Nº 32 - NOVIEMBRE 29 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas

CORSA

GRAN PREMIO TC

.HOJA DE RUTA
.INSCRIPTOS
.MOTORES Y POSIBILIDADES
.POLLA CORSA
.HISTORIAL

CAMPEONATO BORDEU o CASÁ

Las revistas de Mauro

AUTODROMO: SOBRESALIENTE PARA FRANCO

(pág. 8)

44º GRAN PREMIO TURISMO CARRETERA

Viva el desarrollo de esta emocionante carrera, con el consagrado equipo de periodistas de

"EMOCION EN LAS RUTAS"

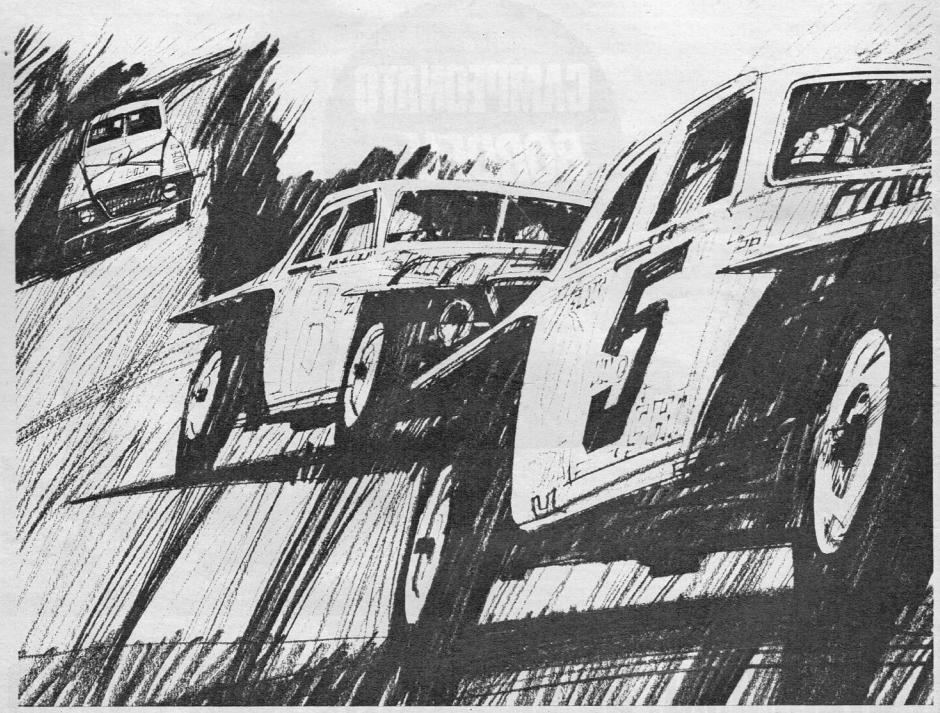
3 aviones
6 equipos móviles
5 camarógrafos
50 periodistas

y vea el Gran Premio en su casa, por Canal 9 Libertad

y para estar en el T.C., hay que estar en

RADIO **Libertad**

Primera
en toda manifestación
deportiva



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

ABRIL

Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E.F.E.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS.

Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, ALBERTO J. REYES.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica
Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires. Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.

Cuando iniciamos la confección del presente número de CORSA, nos guiaba un solo cometido: brindar al lector el máximo de pertrechos posibles para facilitarle la tarea de seguir a los bólidos del TC durante el Gran Premio. Así, esta edición incluye desde una nota de pronósticos (pág. 4) hasta la "Polla CORSA" (pág. 31), pasando por un análisis de los motores que el viernes se pondrán en carrera, mapa a todo color y hoja de ruta, lista de inscriptos, historial de la prueba y perspectivas para el campeonato. Al igual que en la oportunidad anterior, CORSA enviará un fuerte equipo de redactores a la lucha. Aquí también nos interesó elegir la mercadería tratando de asegurarnos una buena variedad de criterios y posibilidades: tendremos entonces crónicas negras, bien macizas, a cargo del inefable Thiery; ensayos pirotécnicos y sensuales por el flaquilíneo Sanchez Ortega; comentarios tragicómicos del circunspecto Sopeña; cualquier cantidad de planillas, cifras, números y ecuaciones, puestas en las manazas del contable Revoredo; fotonoticias de Arcuri, Diaz y Mestichelli, y detrás de todos ellos, remendando las previsibles deficiencias de este infalible equipo, Speratti y sus Florida's Boys. Que el dios de los periodistas nos ampare, y para el lector que se avino a leer estas líneas: suerte con la polla.

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA desde MERCEDES (2 al 11 de diciembre): El Automóvil Club Argentino organiza el XLIV Gran Premio Argentino de Carretera, la principal competencia anual de la categoría. Los participantes deberán afrontar en seis etapas un total de 4.204,7 km. El viernes 2 partirán desde Mercedes y pasando por Chivilcoy, Bragado, Nueve de Julio, Carlos Casares, Pehuajó, Juan José Paso, Trenque Lauquen, Pellegrini, Catriló, Empalme Ruta Provincial Nº 2. Uriburu, Colonia Baron y Empalme Ruta Nacional 143, llegarán a General Pico, punto terminal de la Primera Etapa, para totalizar 564, 6 km. El sábado 3 se disputará la Segunda Etapa sobre un recorrido de 857 km que pasará a través de General Pico (largada), Metileo, Monte Nievas, Eduardo Castex, Winifreda, Santa Rosa, Empalme Ruta Nacional 152, General Acha, El Carancho, Lihuel Calel, Puelches, Gobernador Duval, Chelforo, Villa Regina, Cervantes, Neuquén, Challacó, Plaza Huincul y llegada en Zapala. El lunes 5 se correrá la Tercera Etapa sobre 707,3 km con largada desde Zapala y pasando por La Negra, Catan Lil, Empalme Ruta Nacional Compl. "d", Junín de los Andes, Confluencia, Nahuel Huapí, San Carlos de Bariloche, Lago Mascardi, Tacuifí, Bifurcación Ruta Nacional 243 y 258, El Maitén, Cruce Rutas Nacional 40 y Compl., Leleque, Estación Paso del Lepa y llegada en Esquel. En la misma Esquel se largará la Cuarta Etapa el miércoles 7 para seguir por Colan Conhue, Pampa de Agnia, Paso de Indios, Las Plumas, Dolavón, Gaiman y llegar a Trelew luego de recorrer 614,5 km. El viernes 9 se largará la Quinta Etapa desde Rawson y pasará por Puerto Madryn, Arroyo Verde, Sierra Grande, San Antonio Oeste, Empalme Rutas Nacionales 3 y 250, Viedma, Carmen de Patagones, Pedro Luro, Teniente Origone, Empalme Rutas Nacionales 3 y 22 y llegada a Bahía Blanca, para totalizar los 769,8 km de recorrido. El domingo 11 finalizará el Gran Premio con la Sexta Etapa a largarse desde Bahía Blanca y pasar por La Vitícola, Tornquinst, Sierra de la Ventana, Peralta, Stegmann, Coronel Pringles, Empalme a las Rutas Provinciales 76 y 85, Líbano, Empalme a las Rutas Provinciales 76 y 86, Olavarría, Azul, La Pastora, Tandil, Juárez, La Dulce y llegada en Necochea para totalizar 691,5 km. La primera actividad del Gran Premio ya comenzó ayer, lunes 28 y continuará hasta mañana, siempre de 9 a 12 y de 14.30 a 18: el sellado. Una vez sellado el vehículo no se permitirá a los competidores el cambio del block del motor ni del chasis y dará lugar a su exclusión y/o desclasificación de la competencia la falta injustificada de los precintos o su violación. La largada desde Mercedes se efectuará a las 7 del viernes 2 de acuerdo al ranking de la Comisión Deportiva Automovilista y al sorteo efectuado. Por riguroso orden numérico largarán todas las máquinas con un intervalo de veinte segundos entre cada uno. El plazo máximo para la presentación a la línea de partida que se concede para que puedan largar aquellos corredores que no lo hubieran hecho en su turno, será de veinte segundos a partir de la hora de largada del último competidor. En cambio, en las siguientes etapas la señal de partida se dará de acuerdo al orden de llegada en la etapa anterior. Tanto la hora de largada como los intervalos de partida entre cada competidor serán dados a conocer oportunamente.

Asimismo, en la segunda y siguientes etapas el participante que no se presentare en su correspondiente hora de largada, será puesto en carrera al presentarse ante el Juez de Largada, a continuación del coche que en ese momento espera su turno y diez segundos después de la partida de éste. Si se presentaran dos o más coches, éstos serán intercalados de a uno y en el orden de presentación entre los coches siguientes y largados en la forma antes expuesta. A todo esto a los competidores se les computará el tiempo desde la hora oficial de largada que les correspondía. Además, en concepto de penalización, sufrirán un recargo equivalente al doble del tiempo existente entre la hora oficial de largada y la hora efectiva de partida. Desde la hora de partida del último competidor habrá treinta minutos más para efectuar la largada; en caso contrario, se declarará fuera de carrera a quienes no lo hicieran. Al finalizar las etapas los corredores deberán entregar sus coches en el Parque Cerrado dentro del tiempo que oportunamente se establezca, teniendo en cuenta la distancia a recorrer desde el punto de llegada. De los plazos que se fijen habrá una tolerancia de diez minutos, en cuyo caso cada minuto o fracción se computará triple, tiempo éste que se adicionará al tiempo de la etapa siguiente. Durante los días de descanso el vehículo participante será entregado a sus tripulantes por el término de 1h 30m desde las 8 a las 20. Los competidores contarán, además, con un plazo de hasta una hora más para entregarlo al Parque Cerrado, en cuyo caso cada minuto o fracción se computará triple. Quien no entregue el auto en las dos horas y media de plazo, será excluido automáticamente de la competencia. En cualquier etapa en que eventualmente se suprimiera el día de descanso (como sucede reglamentariamente en la primera), los automóviles serán entregados a sus tripulantes una hora y media antes de la hora que le corresponde largar en la etapa a iniciarse, más el tiempo que establezca el Comisario Deportivo para recorrer el trayecto que media desde el Parque Cerrado hasta la línea de largada, pudiendo efectuar arreglos durante ese plazo. Al tiempo empleado por el ganador de la etapa se le adicionará un sesenta por ciento más para establecer el tiempo máximo para clasificarse, tiempo que no podrá ser inferior a cuatro horas ni exceder del cien por ciento del tiempo empleado por el ganador. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 30, 20, 10 y 5 puntos para el Campeonato Argentino de Turismo Carretera. Los cuatro primeros en cada etapa obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos, respectivamente; pero nadie podrá obtener más de 4 puntos con las clasificaciones obtenidas en las etapas. "Emoción en las Rutas" estará desde temprano y hasta el cierre de control llevando toda la información de la competencia por LS 10 Radio Libertad a través de las voces de Rebagliati, Cañete Blasco, Pérez Trigás, García del Soto, Aliaga, Roberto Bó, Calabrese, Rinaldi, Lamarque, Vietta, Cazón y toda la barra. LS 10 transmitirá conjuntamente con Radio Nihuil de Mendoza, Radio Sarandí de Uruguay y Radio Minería de Chile. En la foto, un buen candidato: Carlos Marincovich, ahora en el equipo IKA.

TURISMO en ROSARIO (4 de diciembre): El Turismo se trasladará este fin de semana a Rosario, donde se trenzará sobre el clásico circuito de la Avenida Belgrano, de Mendoza a Córdoba, con mixto por Avenida Libertad de Rioja a San Juan y recorrido por vuelta de 1,95 km. Se correrá para las Clases A (hasta 700 cm^3), B (701 a 850 cm^3) y C (851 a 1150 cm^3). Los cuatro primeros clasificados en cada clase obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos, respectivamente, para el Campeonato Argentino de Turismo. El club organizador, Asociación de Automovilistas de Rosario, no suministró información sobre esta competencia.

MIDGET en FERRO CARRIL OESTE (4 de diciembre): Segunda reunión del Campeonato Nocturno Temporada 1966/1967 en la pista del Club Atlético Ferro Carril Oeste a partir de las 21. La Asociación Argentina de Automóviles Midget organiza sábado a sábado estas importantes competencias en un ambiente decididamente familiar (entre el público, se entiende) alrededor de la cancha de Caballito, en Martín de Gainza 250, de esta Capital. Se desarrollarán cuatro eliminatorias en las cuales se clasificarán los dos primeros. Luego se disputarán dos repechajes con quienes no se hayan clasificado, de los cuales los ganadores pasarán a las dos semifinales que se disputarán seguidamente y de los cuales los tres primeros pasarán a la final. Las eliminatorias, repechajes y semifinales se disputarán a cinco vueltas, mientras que la final a seis. Los puntos se otorgan de la siguiente manera: los cuatro primeros clasificados en cada eliminatoria 5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente; los dos primeros en los repechajes 1 y 0,5, respectivamente; los cuatro primeros en ambas semifinales 8, 5, 2 y 1 y los seis primeros clasificados de la final 13, 8, 5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente. →

CALENDARIO

Conjuntamente al Midget se disputarán las competencias de Speedway motociclístico, estructuradas en un esquema similar.

FOMENTO AUTOMOVILISTA en MAR DEL PLATA (4 de diciembre): Ultima prueba del año para los muchachos de Fomento Automovilista. En Mar del Plata se definirá el Campeonato Argentino. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 6, 4, 2 y 1 puntos, respectivamente. La carrera promete el sabor de todo fin de temporada.

KARTING en MONTE GRANDE (4 de diciembre): El Monte Grande Karting Club organiza la última reunión del año en su Kartódromo de la Avenida Antártida y Austria. Se correrá Fórmula Stock y Fórmula A. Los cinco primeros clasificados obtendrán 10,1; 7,6; 5,1; 2,4 y 1,3 puntos para el Campeonato Argentino de Karting. La cita es a las 15.

RALLY a BALCARCE (4 de diciembre): La Asociación Argentina de Automóviles Sport organiza el Rally Clausura que otorgará puntos para el Campeonato Interno de Rallies. Su recorrido será entre El Salvador 5709, sede de la AAAS, de donde se largará a las 0, Cañuelas, Coronel Brandsen, Chascomús, Lezama, Pilar, Ranchos, Tandil, Balcarce y regreso para completar un recorrido aproximado de 1200 km, durante el cual se realizarán pruebas especiales y de habilidad conductiva. Se estima que su duración aproximada sea de quince horas. Se han establecido tres categorías: A (hasta 800 cm³), B (801 a 1150 cm³) y C (más de 1150 cm³). Fernando Barbot (foto) es frecuente ganador de este tipo de competencias.

REGULARIDAD en ITUZAINGO (4 de diciembre): El Club Atlético Ituzaingó organiza bajo la fiscalización del Vicente López Automóvil Club una competencia para las Categorías Tercera y Debutantes con recorrido entre Ituzaingó, Lobos y regreso al punto de partida, sito en Los Pozos 48, Ituzaingó.

—en AVELLANEDA (4 de diciembre): El Club Llauró organiza con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad una competencia para las Categorías Tercera y Debutantes con recorrido entre Uruguay 124, Avellaneda, desde donde se largará a las 8.01, Cañuelas y Monte Grande.

—en LUJAN (4 de diciembre): A las 8.01 en la Terminal de Omnibus de Luján se largará la competencia para las Categorías Tercera y Debutantes que organiza el Rotary Club Luján y fiscaliza el Club Argentino de Regularidad. El recorrido es Luján, Campana, Zárate y regreso al punto de partida.

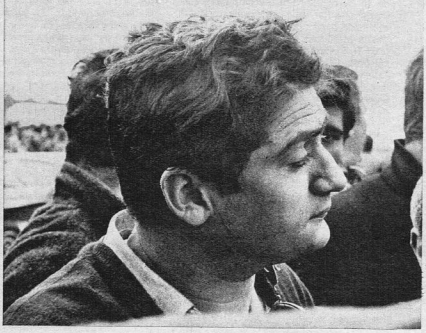
—en BELLA VISTA (4 de diciembre): El Club de Leones de General Sarmiento organiza con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad para las Categorías Tercera y Debutantes con recorrido entre Bella Vista, Campana y regreso al punto de partida, sito en Senador Morón 1102, desde donde se largará a las 8.01.

MOTONAUTICA en SAN FERNANDO (3 de diciembre): El Yacht Club Argentino organiza una competencia para la Clase Argentina de Turismo con largada a las diez frente al muralión del Yacht Club Argentino en San Fernando. El circuito será formado por dos boyas, una en el lugar de la partida y otra frente a las instalaciones que el club posee en Dársena Norte. Los competidores deberán recorrerlo dos veces para totalizar aproximadamente cien kilómetros.

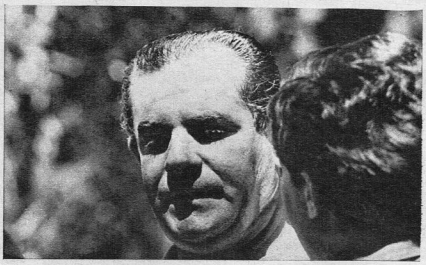
CANDIDATO SE NECESITA

No se puede pronosticar un Gran Premio. Pero cada piloto tiene su especialidad y cada automóvil su terreno preferido. (Después de todo esto es sólo una pequeña ayuda para llenar la polla CORSA de la página 31)

por CARLOS MARCELO THIERY



Bordeu. Bordeu. Bordeu. Ya está en el umbral del Campeonato. Sólo falta saber si le es fundamental ganar el Gran Premio, pero en ese caso puede hacerlo. Quizá sea el piloto más íntegro de la categoría. La gloria lo espera.



Ruben Roux tiene uno de los Chivos más veloces. Este será su primer Gran Premio y sus últimos éxitos permiten esperar un campanazo.

Rodolfo de Alzaga: Rey de la Montaña. ¿Hace falta otro dato? Agreguemos que es un genuino producto del TC. Es candidato firme.

Atilio Viale del Carril se consagró en 1966 como uno de los pilotos más finos del TC (En eso compite seriamente con Cupeiro). Hombre para confiarle un auto de equipo y esperar que llegue muy lejos. Otro que no tiene velocidad, lástima.

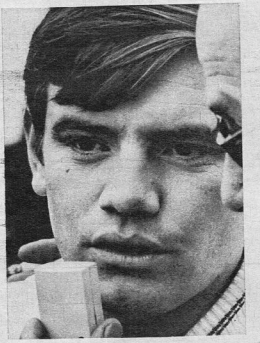
Nasif Estéfano, clase internacional. En la montaña está como pez en el agua. Especialista en curvas, doctor en cajas de velocidad. Lástima que los Falcon del equipo no tuvieron hasta ahora velocidad para sus posibilidades.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Eduardo Casá corre para ganar el Gran Premio y para salir campeón. La robustez de su F-100 es su mejor carta. Además, no olvidarse que ganó el GP de 1965...

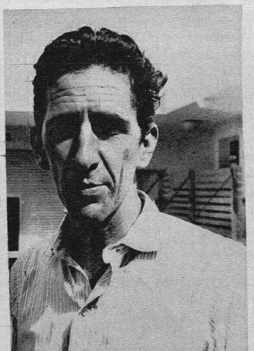
Angel Rienzi: Confirmando su racha brillante de 1965, su F-100 aparece como uno de los más veloces inscriptos en el GP. En contra: puede romperse, estabilidad algo discutible para brillar en la montaña.

Carlos Marincovich es una figura joven que hasta ahora no había manejado autos ganadores. Pasó por el Chevy y se vieron sus condiciones. Esté en el "equipo IKA". Viaja fuerte. Puede dar la gran sorpresa.



Luis Di Palma parece madurar de a poco e intenta el Gran Premio confiando en disimular todos sus últimos abandonos. Maneja realmente muy bien y resuelve con clase las situaciones críticas. Un pero: demasiado impulsivo, temperamental.

Gastón Perkins: Excelente montañista, gran memoria para retener la hoja de ruta, especialista en Grandes Premios, casi un fuera de serie, ideal piloto de equipo. Puntos en contra: Cuando juega al fútbol pega fuerte.



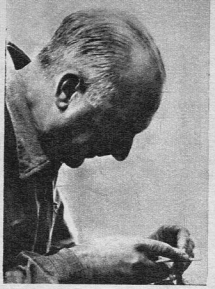
Ni astrología, ni bola de cristal, ni videncias. Nada. El Gran Premio no se puede pronosticar. Está bien que vimos todas las carreras del calendario, que confeccionamos en base a ellas unas estadísticas primorosas, que domingo a domingo reunimos miles de elementos cronómetros en mano, pero todas esas son referencias muy ambiguas frente a una carrera de 4.200 kilómetros que los automóviles van a largar con un criterio técnico diferente al que respetan todas las semanas.

De todos modos, investigando etapa por etapa se pueden encontrar nombres, marcas y estilos que nos ayuden a perfeccionar nuestra puntería (en una de estas fiebres nació la Polla CORSA...). Busquemos antes que nada un hombre veloz como candidato para la primera etapa. En este tramo es muy difícil que alguien derroque a los legendarios 217 km/h de Emiliozzi entre Luján y Santa Rosa. Mercedes-Gral, Pico implica que no se encontrará en plena carrera a la famosa "curva del regimiento", pero a la vez obliga a bajar de la rectilínea Ruta 5 para recorrer una interesante porción de camino con el típico y arenoso suelo pampeano. Dejar el pavimento obliga a desperdiciar generalmente una fracción cercana al 10 % de régimen útil, es decir que por necesidad baja el promedio. Pero la primera es una etapa que en principio no exigirá esfuerzo físico ya que muy raramente va a durar más de dos horas y media para los punteros y luego de ninguna manera perderá su condición de **super-veloz**. ¿Por qué **super-veloz**? Porque por ejemplo en Tandil y en las 500 Millas Mercedinas vimos como el Chevy-pop de "Don Segundo Sombra" no tiene aspiraciones ni posibilidades de competir con los amos de la categoría, toda vez que le dura gran parte de la preparación "Anexo J". Aun así puede suponerse que normalmente ese automóvil puede marcar hasta Gral. Pico un promedio muy cercano a la cifra de su velocidad máxima, estimada exteriormente en unos 210 km/h. Suponiendo que lo del 10 % en la pérdida de régimen es absolutamente exacto, podremos determinar con cierta probabilidad de acertar que también el promedio será 10 % más bajo que la velocidad tope, esto es unos 190 km/h. Bien, ciertas o no las cifras, nuestro automóvil de ejemplo es un automóvil **lento**, por eso la primera etapa será súper-veloz.

"Si no le pasa nada la gana Emiliozzi" afirmó un entusiasta fordista al terminar las 500 Millas Mercedinas. Pero inmediatamente un meticuloso chevroletómano le recordó que ese mismo día le cronometraron 232 km/h a Carlos Pairetti y cambió el marcador. Emiliozzi y Pairetti, Pairetti y Emiliozzi. Hay quienes dicen que a pesar de todo tienen respectivamente el Ford y el Chevrolet más veloz, aunque probablemente Rienzi y Roux estén en condiciones de discutirlo seriamente. Pero por de pronto —y como para celebrar su reencuentro en los dos primeros puestos, por lo menos de un pronóstico— Pairetti y Emiliozzi podrán ganar o no la primera etapa, pero muy posiblemente dispongan de un capital más rendidor que 5 km/h de ventaja: Excelentes, reconocidos eficientísimos y expertos hombres de auxilio. En ese sentido, el —aún— Campeón y el arrecifeño son los más aventajados, pero si se trata de capitalizarse para tener más garantías y más seguridades de poder dar la vuelta, Casá por ejemplo tiene un Ford con muy pocas posibilidades de romperse y Bordeu ha sentado fama de ser un eximio detallista para recorrer la ruta, la que a veces llegó a macar con manchas de pintura roja.

Si los Emiliozzi tienen la ventaja de "llevar dos mecánicos arriba del auto", a Pairetti le queda la montaña como compensación. Si Casá equilibra la lentitud de su Ford con una sorprendente robustez, Bordeu dispone de un Chevrolet eminentemente ganador. Si Roux mostró en Areco y en Tandil que su siete bancadas es uno de los motores más veloces de la actualidad, Rienzi no le va en zaga con su F-100. No deja de ser una ruleta, pero entre ellos habría que buscar teoricamente un vencedor para los primeros tramos. ¿Y qué con los autos modestos de TC.? Pues que para ellos, menor régimen no equivale precisamente a seguridad mecánica. Generalmente se rompen y no son conducidos con brillantez. En un Gran

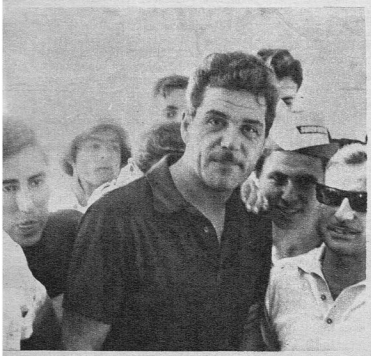
Eduardo Copello: Manejando es algo así como lo mejor del país con un especialísimo sentido del límite. Su contra: a veces es demasiado impulsivo (y no es mecánico...)



Dante Emiliozzi, el obrero. A favor: velocidad, buen trabajo mecánico, oído para diagnosticar y mano para componer. En contra: individualista, motor aparentemente frágil.

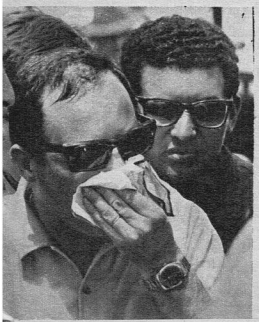
Larry es uno de los pilotos más completos del momento. Viene de ganar el GP de Turismo. Gran carta para el Tornado.

Oscar Cabalén: Su habilidad es reconocida por todo el mundo. Sierras, curvas, badenes, lomos... Todo parece fabricado a su medida. No hace falta agregar nada. Sólo que su automóvil no es veloz y le falta experimentación...



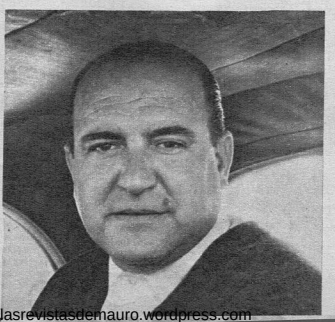
José Manzano se reveló en los últimos años como un especialista en Grandes Premios. Puede repetir, siempre y cuando su Chevrolet no empiece a tirar aceite, como es la tradición...

Carlos Menditeguy, excelente conductor, gran cajista, hombre espectacular. El Gran Premio es la mejor oportunidad para confirmar su exitosa rentrée de 1966. Nota de débito: se quedó en varios GP y su auto no es de los más veloces.



Carlos Pairetti: Velocidad, buenos auxilios, capacidad para manejar bien en cualquier terreno. Es otro candidato a muerte. En contra: A veces se hace el Pairetti.

Carlos Luis Salto: Es el "tapado" de CORSA. Maneja muy bien, quizá en el mismo nivel que los mejores de la categoría, tiene una idea muy clara de cómo hacer el GP. En contra: Máquina no experimentada.



Premio otorgan mucha ventaja, cosa que parece contrastar con las posibilidades aparentes de los Chevrolet Super originales y preparados para TC como en el caso de Médici.

Quizá un Fiat o un Peugeot puedan asomar su trompa en los 10 primeros lugares de cualquier etapa después de la tercera, pero eso le puede suceder más o menos a cualquiera.

Si es difícil buscar un candidato para las dos primeras etapas, el hombre de la tercera (es decir la más difícil y sinuosa) se hace mucho más difícultoso todavía. Cualquiera de los veloces puede haber acumulado ventaja suficiente como para conservar la punta con tranquilidad, pero viajando sobre curvas y contracurvas, desniveles y cornisas, no se puede desechar posibilidades muy robustas como Alzaga, Estéfano, Parkins, Menditeguy, Di Palma, Copello, Galbato, etc. (Pairetti y Bordeu, de hecho...). En la tercer etapa y en sectores de la cuarta la calidad conductiva cotiza más alto que un motor muy potente o un impresionante equipo de auxilio.

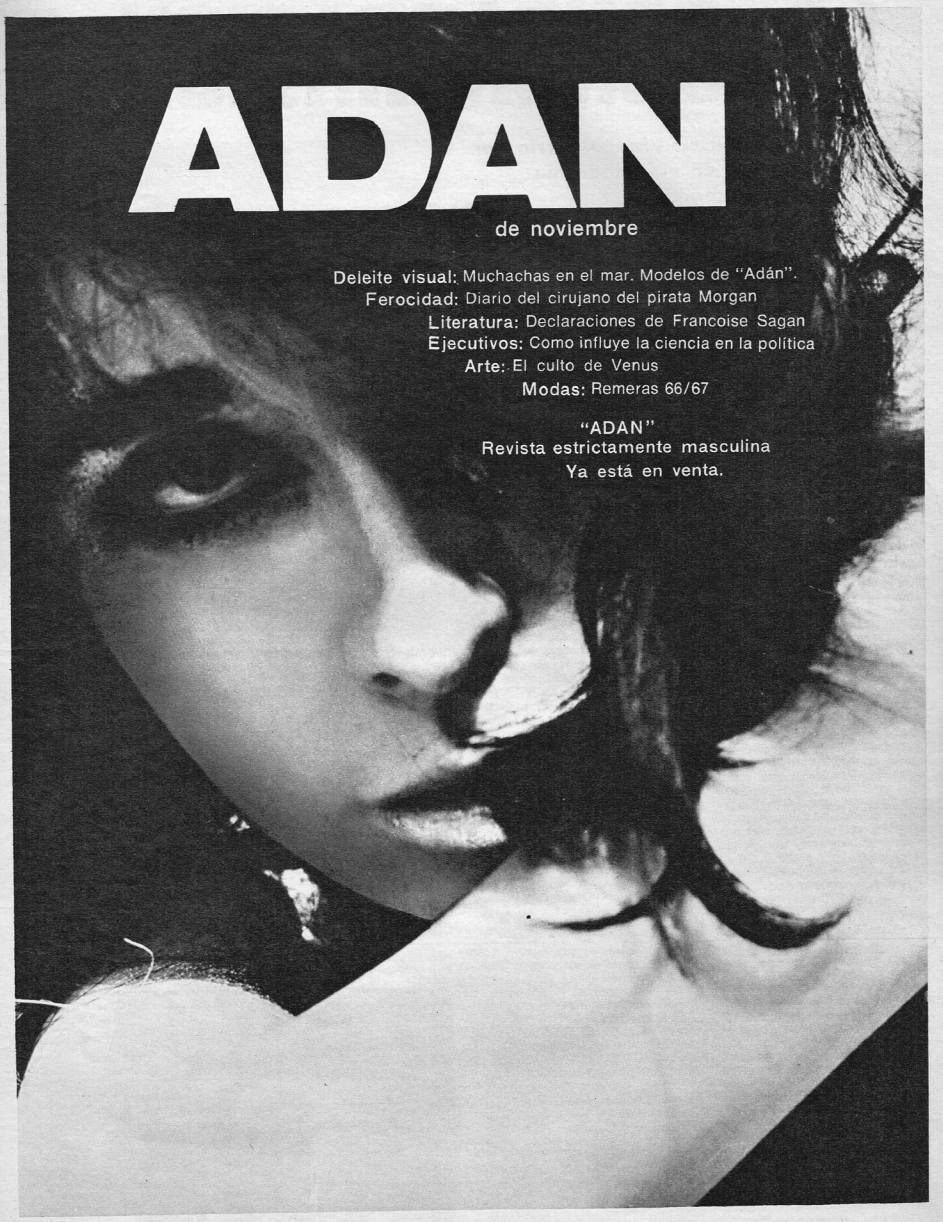
De Esquel en adelante, el problema más grave que quizá deban enfrentar los corredores es mantener la sobrevivencia de sus máquinas. Hay antecedentes muy desafortunados de abandonos cerca de la llegada (Menditeguy en 1963, Emiliozzi el año pasado) de modo que los aciertos son mucho menos probables. Aun así, CORSA tiene un crédito abierto para la gente que no es todavía especialmente popular, entre la que destaca sus posibilidades Carlos Salto, el hombre de Moreno: buen automóvil (aunque irá de estreno) y excelente manejo.

No pueden ser olvidadas la memoria fotográfica de Gastón Perkins para retener hasta el último detalle de la ruta, la prolijidad de Viale, ideal para un Gran Premio (el año pasado fue el más exitoso integrante del equipo Ford), la dureza motriz de los llegadores Dana y Polinori, la capacidad de Hugo Gimeno para transitar por terreno árido, la revelación mecánica de Ricardo Bonnano, etcétera.

Entre la mayoría de los que largarán el Gran Premio no existe la conciencia de **correr despacio para llegar lo más lejos posible,** pero una rápida compulsa efectuada por CORSA durante las últimas competencias nos mostró que el 90 % de los pilotos se preocupó por recorrer la ruta, solucionar detalles, elegir gente y por fin, entender que si bien correr despacio puede significar la concesión automática de demasiada ventaja a todos los rivales, una sola curva que se tome excesivamente rápida equivale al abandono sin remedio. A la vez, todos piensan que andar despacio en la primera etapa, donde teóricamente pueden romperse motores debido al régimen alto mantenido durante mucho tiempo, es una forma de perder muchas oportunidades de ubicarse después, aunque sea tan sólo por el polvo que levanten los que salen al frente...

Otra: Bordeu y Casá corren "por el campeonato". ¿Quién puede asegurar que les interesa ganar alevosamente el Gran Premio? Esto tiene una sola solución, esperar a conocer los resultados en Necochea. Ni astrología, ni bola de cristal, ni videncias. Nada. El Gran Premio no se puede pronosticar...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


ADAN
de noviembre
Deleite visual: Muchachas en el mar. Modelos de "Adán".
Ferocidad: Diario del cirujano del pirata Morgan
Literatura: Declaraciones de Francoise Sagan
Ejecutivos: Como influye la ciencia en la política
Arte: El culto de Venus
Modas: Remeras 66/67
"ADAN"
Revista estrictamente masculina
Ya está en venta.

LA CONSAGRACION DE

El joven Oscar Mauricio Franco corrió por primera vez en el Autódromo y ganó con clase. Su duelo con Rodríguez Canedo confirmó todas sus aptitudes

¡Qué lindas son las carreras en el Autódromo! Está bien que cuando se corre una de la categoría Turismo somos más los que estamos en el pasto que los que se instalaron en la tribuna, aparte de que nosotros somos siempre los mismos y rara vez falta alguien. En una palabra: somos pocos y nos conocemos mucho. Pero no por eso nos importa más o menos que el Sol le fría los sesos a medio mundo y que nos vendan la Coca-Cola chica a 40 pesos. Basta el placer de escuchar los ruidos sagrados y ver manejar a los muchachos **como se debe**, cosas ampliamente garantidas de antemano.

Esta vez se asociaron el cordial Club de Regularidad del Interior (Rosario) y APAT para organizar la fiesta. Los primeros pusieron la plata. Los segundos, como quien dice, la cara. Lástima que APAT, siempre correcta defensora de la internacionalidad de la categoría, aceptó el reglamento que no permitía la participación de automóviles extranjeros sino hasta 700 cm³, y lástima también que a pesar de esa discriminación se hayan mezclado las categorías reuniéndolas en una sola con tope en los 1.600 cm³. Si hubieran estado los Mini-Cooper, los Alfas, algún Lotus-Cortina, los Renault R-8 y los Saab del Uruguay, no sólo se hubiera ofrecido al público mucho más color del que hubo, sino que entonces sí habríamos presenciado una verdadera "Revancha del Gran Premio", como se bautizó presuntuosamente a la competencia.

Aquello de que los autos importados vienen y nos ganan sin mayores esfuerzos es la versión existencialista de los lacrimógenos folletines por entrega. Por ejemplo, en el circuito 9 —donde se corrió el domingo— Copello marcó con un Renault-Berta 1m 52" y monedas. Además, a simple vista esos Renault tienen tanta salida como un Fiat 1.500. Más todavía: En los Fiat 1.500 ya se ha llegado a una etapa de académico perfeccionamiento en materia de suspensión y amortiguación, que les permite doblar tan bien y tan rápido como a cualquier Alfa. ¿Es evolución o no es evolución? Si hay algo que no se puede discutir es que los productos de la industria nacional están a la altura de cualquier automóvil importado.

El sábado, Canedo marcó el mejor tiempo en las clasificaciones, Copello perforó un pistón y los beatniks de la categoría "A" intentaron un nuevo motín tratando de que se los separe del resto y se les de premios aparte. Originalidades, pocas.

El domingo se corrieron dos series a 10 vueltas y una final a 45 en el entretenido circuito nueve, que es el internacional, con curvón, mixto y tobogán, pero sin la horquilla de la puerta sinc con la que desemboca en la recta principal. Esto equivale a tener que hacer siete u ocho cambios de velocidad por vuelta, dos frenadas violentas y otras tantas maniobras exquisitas para pasar con éxito las dos curvas veloces.

En la primera largada Rodríguez Canedo y Oscar Franco rugieron por delante de todo el resto. Fernando Arana se atornilló al tercer puesto pero sin poder agarrar rueda con los dos punteros, mientras el Auto Unión de Fittipaldi y el Renault de César Gimeno hacían heroicos esfuerzos por no retrasarse demasiado con respecto al trencito victorioso que se había formado en la punta. Quizá fue un trompo inoportuno que postergó a Arana, pero lo cierto es que Franco y Canedo se quedaron solos y desamparados en la vanguardia. Desde afuera pareció que los dos autos andaban ni más ni menos lo mismo, aunque en los boxes la gente de Automóviles Alvear aseguraba que si bien el de Canedo funcionaba mejor en alta, el de Franco tenía más salida en las curvas lentas. Los pilotos no parecieron preocuparse por esos pequeños detalles y le dieron duro hasta que Canedo tuvo que parar a reponer un neumático. Por afuera, por adentro, por el pasto, entre los rezagados, cualquier lugar era bueno para pasarse una y otra vez. Lo de tirar en baja es algo relativo. En circuitos (como el 9) donde el promedio no pasa jamás de los 120 kph, los Fiat pueden jugar sensatamente una sola multiplicación, la 4, 10 :1, correspondiente a 10 dientes de piñón por 41 de corona, equipo normal en la rural Familiar y la camioneta Multicarga. Lo demás lo hacen las gomas. Pero como Franco y Canedo cambiaban en el mismo lugar, la medida de sus neumáticos también eran similares. Si hubo diferencia entre uno y otro, estaba dada por algún pequeño detalle en el árbol de levas. Franco ganó la serie en la mejor de las leyes, si bien Canedo declaró problemas en el embrague. y Jorge Ahumada, que como Oscar Franco debutaba en el Autódromo, consiguió el segundo puesto con un

César Gimeno termina un trompo en el pasto, cosa que no le impidió hacer una interesante carrera. Mientras tanto, el lírico Peugeot de Sáenz lo pasa sin ningún tipo de piedad...

El amigo Ruesch, en un insólito Renault negro, prestado por Antelo, perdió el tercer puesto al cargar agua en su box.

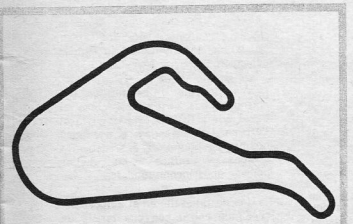
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FRANCO

por: CARLOS MARCELO THIERY
fotos de JUAN MESTICHELLI

Ruido de gomas, olor a frenos, paragolpe a paragolpe. Así anduvieron durante treinta vueltas Oscar Franco (Nº 2) y Eduardo Rodríguez Canedo (Nº 7). Al fin, Franco se consagró como líder (de la carrera) y Canedo abandonó con una cubierta destrozada.

"Perry Mason" saltó de la pantalla de TV al Autódromo. Su cupé De Carlo es aparentemente una de las más aptas para circuitos. (Y buen manejo.)



AUTODROMO MUNICIPAL DE BUENOS AIRES
Circuito Nº 9 – 3.413,66 m

El mago Copello —como de costumbre— se "hizo flecos" la pista. Lástima que abandonó al perforarse un pícaro pistón.

estilo particularmente enérgico y resuelto. Tercero Fittipaldi, con el Auto Unión que en la curva del Ombú levantaba las segundas hasta las 25.650 rev/min, cuarto César Gimenez, y en los dos puestos siguientes se clasificaron Canedo y Arana. "Perry Mason" fue el primer piccolino, en el noveno lugar.

La segunda suelta consagró a Copello y a Ruesch, vaya la novedad. Pero vamos por partes. Ruesch corrió con un insólito Renault negro cedido en préstamo por Osvaldo Antelo, en cuyo taller trabajó entusiastamente el team-Berta arreglando la unidad de Copello, y a su vez el auto del mendocino no dio la sensación de andar todo lo que puede si bien se las compuso para marcar 106 Km/h de promedio en la tercera vuelta. Osvaldo Peña fue el tercer Renault 1093 en discordia, pero a la distancia. Guillermo Soler y Daniel Rampi, los Fiat 1.500 más exitosos, en tanto Edgardo Garavaglia los seguía con la cupé De Carlo que ganó la primera etapa del Gran Premio, es decir la que el mismo prepara y corrió Taruselli.

Ruesch y Copello se cortaron con mortífera fruición. Hasta parece que estuviera de más afirmarlo. Sólo que se comprobó una vez más lo que todos sabemos desde hace mucho: Que Copello es un mago, y Ruesch un "Cacho".

No es que CORSA quiera agradecerles la inasistencia a quienes no fueron al Autódromo. Pero... ¡Qué bien suenan las largadas cuando la serie de tribunas está vacía! Como una tromba entraron al curvón Canedo, Franco y Copello. Cuatrocientos metros después —en el mixto— Copello dio la sensación de no querer pegarse a los dos Fiat para hacer una carrera meditada profundamente. Puede que sea así, pero el Renault no andaba como otras veces. De todas maneras verlo manejar al mendocino es una automática invitación a sacarse el sombrero. Franco y Canedo. Canedo y Franco. Cuando los dos Fiat se escondían en los desniveles del Autódromo o desaparecían detrás de los boxes, cualquiera de los dos podía ser el que apareciese al frente. Hasta los alrededores de la vigésima vuelta le sacaban regularmente un segundo por vuelta a Copello, quien mantuvo el tercer puesto hasta que perforó otro pistón y abandonó la carrera.

Alcanzar a los rezagados cuando se está corriendo en tándem es un arma de doble filo. Canedo administró perfectamente un sorpasso en el mixto, lo dejó tapado a Franco y consiguió 3 segundos de ventaja. Franco lo pescó a Canedo de a poco, arriesgó cuando el Fiat-Alvear estaba ocupado deglutiéndose un Isard y se fue 50 metros. Iguales, parejos, consistentes, espectaculares. Canedo es indudablemente un superdotado, pero Franco hizo mucho más de lo que cualquiera le podría pedir en su debut pistero. Al frente uno, en punta el otro. Hasta las familias de gente

normal que estaban de picnic en el Parque Almirante Brown declinaron su amor por las milanesas frías y saltaban entusiasmadas por el duelo (el nonno y la nonna no, claro).

La única diferencia notable que había entre ellos dos fue posiblemente la que decretó el resultado final. Al bajar el tobogán, Franco rara vez se fue al pasto. En cambio Canedo bajó varias veces a la gramilla y al volver al pavimento debió frenar muy fuerte. El Fiat se envolvió lo suficiente de humo azul y olor acre como para permitir algunas conjeturas sobre la suerte de las cubiertas. Lo dicho: Cuando faltaban 16 circuitos Canedo hizo un pequeño trompo al entrar en el mixto decretando el kaputt de la delantera izquierda. Quedó la llanta envuelta en hilos. Cambiaron la rueda, pero el Fiat ya no anduvo más. Franco bajó el tren en algo así como un segundo y medio por vuelta y ganó —entonces— con relativa comodidad.

Jorge Ahumada y Carlos Ruesch disputaban el cuarto puesto cuando Canedo y Copello quedaban en la pista. Implacablemente, pero con el encanto de ser un Fiat contra un Renault. Poco a poco Ahumada se alejó del cordobés y ante el abandono de Canedo se quedó con el segundo puesto, que conservó para el equipo Fiat-Quilmes gracias a las sabias fórmulas que el Dr. Carranza le mostraba en su pizarrón. Ruesch paró por agua, estuvo en eso cerca de un minuto y perdió el tercer lugar a manos de Eduardo Pinc, consagrado como la promesa del día. Gimeno, Trento, Fittipaldi y "Perry Mason" continuaron la fila india.

Saldo: la consagración de Oscar Franco. Este año fue tercero en Capilla del Monte, tercero en Carlos Paz, pero si como eso fuera poco para sus 21 años, ganó en el perfecto circuito de la Cumbre con una asombrosa capacidad que hizo hablar de él a toda la cofradía. Este triunfo en el Autódromo lo coloca en la categoría de los completos. Aleluya.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO

CLASE A (hasta 700 cm³)

1º	Scaramella, Rogelio	58,5
2º	Ratto, Juan Angel	29
3º	Gallo, Juan Carlos	22,5
4º	"Pécora"	22
5º	Bornancini, Benjamín H.	20,5

CLASE B (701 a 850 cm³)

1º	Ruesch, Carlos	72
2º	Bonamici, Danilo	44
3º	Copello, Eduardo	35,5
4º	Parisi, Emilio	17
5º	Peña, Osvaldo	13

CLASE C (851 a 1150 cm³)

1º	Visintini, Rosmaldo	47,5
2º	Gradassi, Héctor Luis	45,5
3º	Riva, Tullio	23
4º	Ballbé, Carlos Alberto	16
5º	Bianchi, José María	10

CLASE D (1151 a 1600 cm³)

1º	Reutemann, Carlos Alberto	46
2º	"Larry"	31,5
3º	Franco, Oscar Mauricio	21
4º	Marín, Alfonso	20,5
4º	Rodríguez Canedo, Eduardo	20,5

CLASE E (más de 1600 cm³)

1º	Cabalén, Oscar	36
2º	Migliore, José	25,5
3º	Bonnano, Ricardo	21
4º	Licciardi, José	14
5º	Juchet, Osvaldo Rolf	13

Osvaldo Peña (Renault), José Fittipaldi (Auto-Union) y Jorge Ahumada (Fiat) doblan en la horquilla. El primero abandonó, el segundo se clasificó séptimo y el tercero escoltó brillantemente a Franco.

CIEN MILLAS REVANCHA DEL GRAN PREMIO APAT - Club de Regularidad del Interior - Clase ABCD 27/XI/66 - Autódromo de Buenos Aires - Circuito Nº 9

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE — 34,136 km

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	Franco, Oscar Mauricio	Fiat 1500	19m 53s 7	10
2º	31	Ahumada, Jorge	Fiat 1500	20m 04s 2	10
3º	35	Fittipaldi, José	Auto-Union	21m 07s 7	10
4º	44	Gimeno, César	Renault 1093	21m 06s 4	10
5º	7	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	21m 11s 7	10
6º	18	Arana, Fernando	Fiat 1500	21m 15s	10
7º	37	Trento, Jesús María	Fiat 1500	21m 33s 6	10
8º	20	Sáenz, Roberto	Peugeot 403	21m 45s 7	10
9º	13	"Perry Mason"	De Carlo	24m 14s 4	9
10º	11	Cebrián, Miguel	Isard 1204	20m 26s 8	9
11º	41	Pesce, Germán (h)	Fiat 1500	16m 29s 8	8
12º	50	Cosentino, Rafael	Isard 700	21m 03s 2	8
13º	49	López Ruiz, Jorge	De Carlo	21m 09s 6	8
14º	38	Belliti, Ricardo	Fiat 1500	4m 30s	2
15º	29	Solveira, Carlos	De Carlo	6m 20s 9	2
16º	14	Maffia, Luis	Fiat 600 E	6m 07s 3	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 102,950 km/h.
RECORD DE VUELTA: Eduardo Rodríguez Canedo en la décima: 1m 55s 1 a 106,760 km/h de promedio.

SEGUNDA SERIE — 34,136 km

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	9	Copello, Eduardo	Renault 1093	19m 58s 3	10
2º	24	Ruesch, Carlos	Renault 1093	20m 07s 8	10
3º	33	Peña, Osvaldo	Renault 1093	20m 43s	10
4º	19	Soler, Gerardo	Fiat 1500	20m 46s 8	10
5º	5	Rampi, Jorge	Fiat 1500	20m 48s 2	10
6º	43	Garavaglia, Edgardo L.	De Carlo	20m 27s 4	9
7º	1	Di Berardino, Héctor	Renault 1093	21m 13s 2	9
8º	28	Pino, Eduardo	Fiat 1500	21m 13s 7	9
9º	12	Fernández, César	De Carlo	21m 45s 5	9
10º	22	Graciano, José R.	Isard 700	21m 48s 7	9
11º	10	Rocco, Daniel	Fiat 1500	19m 20s	9
12º	27	Fenoglio, Carlos	De Carlo	11m 13s 8	9
13º	26	Oriano, Francisco	Fiat 750	8m 03s 6	3
14º	45	García, Martín	Renault 1093		

PROMEDIO DEL GANADOR: 102,555 km/h.
RECORD DE VUELTA: Eduardo Copello en la tercera: 1m 55s 1 a un promedio de 106,760 km/h.
NO LARGARON: 3, Carlos Najurieta (Fiat 1500); 4, Rodolfo D'Apice (Fiat 1500); 6, Víctor Pramori (Fiat 1500); 8, Miguel Angel Galluzzi (Fiat 1500); 15, Carlos Ferrea (De Carlo); 16, Oscar Pascual (Fiat 1500); 17, Ricardo Carranza (Fiat 1500); 21, Alberto Mascambruni (Renault 1093); 23, Carlos Grossi (De Carlo); 25, Raúl Becco (De Carlo); 30, Carlos Augusto Marinelli (Hansa 1100); 32, Carlos Ragno (Fiat 1500); 34, José Macchi (Fiat 1500); 36, Pedro Sancha (Fiat-Abarth 850); 39, Guillermo Puchulu (De Carlo); 40, "Kabuky" (De Carlo); 42, Roberto Colla (Renault 1093); 46, Juan Pedro García (Renault 1093); 47, "Pipo" (Fiat 1500); 48, Eduardo Boyajián (Fiat 1500).

FINAL — 153,612 km

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	Franco, Oscar M.	Fiat 1500	1h28m27s9	45
2º	31	Ahumada, Jorge	Fiat 1500	1h29m27s3	45
3º	28	Pino, Eduardo	Fiat 1500	1h28m49s5	44
4º	24	Ruesch, Carlos	Renault 1093	1h30m05s6	44
5º	44	Gimeno, César	Renault 1093	1h29m33s2	43
6º	37	Trento, Jesús M.	Fiat 1500	1h29m27s4	42
7º	35	Fittipaldi, José	Aunto-Union	1h30m25s6	42
8º	13	"Perry Mason"	De Carlo	1h29m18s3	40
9º	43	Garavaglia, Edgardo	De Carlo	1h28m46s6	39
10º	12	Fernández, César	De Carlo	1h29m54s2	39
11º	1	Di Berardino, Héctor	Renault 1093	1h29m54s4	39
12º	7	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	1h21m01s5	38
13º	20	Sáenz, Roberto	Peugeot 403	1h20m27s9	36
14º	50	Cosentino, Rafael	Isard 700	1h28m53s5	36
15º	22	Becco, Raúl	De Carlo	1h29m45s7	34

PROMEDIO DEL GANADOR: 104,186 km/h.
RECORD DE VUELTA: Eduardo Rodríguez Canedo en la séptima vuelta, en 1m 52s 3 a 109,431 km/h de promedio.

PATIO DE BOXES

Ver bajar a Franco y a Canedo en el tobogán del autódromo valía la pena de sufrir el calor al aire libre. Pero además, el ubicarnos sobre el túnel de acceso nos permitió ver una canilla de agua (soportada por un grueso pilote de cemento) colocada en el costado derecho del tobogán y muy cerca de la pista. Aunque está en un lugar donde teóricamente los autos no van es un peligro latente e incomprensible. Hay que sacarla.

■

En una carrera de APAT hasta los banderilleros deben ser pilotos. Por el tobogán dirigía las operaciones, bandera en mano, Carlos Pascualini mientras "Paco" Mayorga hacía lo propio, ayudado por otro colorido par de pantalones de su exitosa colección.

■

Imperdonable. Un banderillero (no corredor) nos deslizó así como al pasar que a CORSA "no le gusta el Turismo". No sabemos si ese buen hombre es humorista o si debemos comenzar a tirarnos de los cabellos por ser unos incomprendidos.

■

Una de Bressano en el autódromo: consiguió entrar con una tarjeta de director de equipo que según Bressano se la dio "un alma equitativa", y luego muy contento con su papel apócrifo gatilleaba sin cesar un cronómetro sin tener una remota idea de lo que hacía. Para embarrarla del todo después se le ocurrió hacer un comentario técnico y afirmaba con toda autoridad: "Sí. Aquí habrá que tomar medidas gástricas."

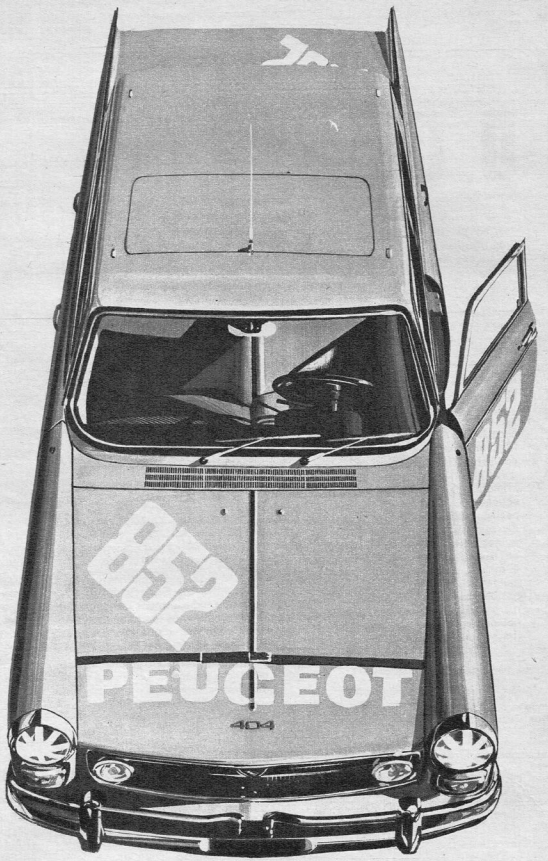
■

Se nos pasó la semana pasada en San Pedro pero debemos acotar que Jorge Ahumada cada vez arrima más cerca de los punteros, con constante regularidad y manifestados deseos de aprender. Además el domingo debutó en el autódromo. Por ello más valioso su segundo puesto.

■

Lástima que no pudo largar Carlos Najurieta. El sábado había conseguido el segundo tiempo en las clasificaciones, pero el domingo la rotura del diferencial lo obligó a ver la carrera en vez de correrla.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Este auto ya viene **preparado** para lo que a usted se le ocurra exigirle

Las condiciones deportivas del PEUGEOT 404 son naturales.
Su pique, su velocidad, su "reprise", son las de un automóvil de competición.
Claro que el PEUGEOT 404 no se fabrica con esos fines. La idea es que usted se encuentre con el auto que satisfaga sus necesidades de línea, de confort.
Pero PEUGEOT ha demostrado que corriendo, también gana.
(Quién lo diría, no? Con ese aspecto tan señorial, con esa sobria elegancia de líneas. Pero es así.)
Así es el PEUGEOT 404.

PEUGEOT 404

La calidad que no se discute

GRAN PREMIO TC

BORDEU O CASÁ

En el mismo instante en que Berdeu recibía la bajada de bandera en Mercedes finalizaba una lucha en busca de puntos entre los dos corredores balcarceños que han copado la temporada 1966: Casá y Bordeu. Casá desde el vamos, Bordeu tomando conexión a mediados de año; ambos con estilos diferentes, con máquinas diferentes, con marcas diferentes. Casá intervino en veintidós carreras de las cuales sólo abandonó en dos: en una se clasificó sexto (Autódromo) y en otra octavo (Rafaela), mientras que en las restantes dieciocho se clasificó entre los cuatro primeros logrando cosechar una gran cantidad de puntos de los cuales sólo le son útiles los diez más altos. En total había conseguido 93 puntos en dieciocho carreras: una carrera le había otorgado 12 puntos, cuatro 9, cuatro de 6, seis de 3 y tres de 1. A todo esto Bordeu logra ocho victorias (siete de 9 y una de 18) y un segundo puesto (6 puntos) que lo sitúan en posición privilegeada al elegir las diez mejores carreras, pues suma 87 puntos y aún le resta un casillero libre. Veamos cómo quedan con las diez mejores carreras:

Bordeu 18 9 9 9 9 9 9 9 6 - Total: 87

Casá 12 9 9 9 9 6 6 6 6 3 Total: 75

En caso de sumar más de tres puntos en el GP, Casá deberá restar tres, Bordeu en cambio podrá ubicar en su décima fecha, todos los que obtenga.

La diferencia sobre el tercero, Menditeguy (41), se ha acrecentado de tal manera que ya nadie podrá desplazar a los balcarceños de los dos primeros lugares. Ganando Menditeguy el Gran Premio llegaría a totalizar 71, es decir cuatro menos de los que posee actualmente Casá.

Es decir, que la lucha se concentra entre Casá y Bordeu. Para especular con las posibilidades de este **campeonato caliente** nos queda por saber cuál es el puntaje a otorgarse en el Gran Premio. Los cuatro primeros clasificados de la general obtienen 30, 20, 10 y 5 puntos respectivamente. A partir del quinto y los que abandonen pueden obtener puntos de acuerdo a su clasificación en las etapas, pero nunca más de 4 puntos, según lo establece el reglamento. En el siguiente cuadro de posibilidades E representará el número que corresponde a los puntos obtenidos en las etapas, que no podrá ser mayor que 4 puntos.

BORDEU	CASA	CAMPEON	PUNTOS
Primero	Segundo	Bordeu	117 a 92
Primero	Tercero	Bordeu	117 a 82
Primero	Cuarto	Bordeu	117 a 77
Primero	Después del cuarto o abandono	Bordeu	117 a 75+E-3
Segundo	Primero	Bordeu	107 a 102
Segundo	Tercero	Bordeu	107 a 82
Segundo	Cuarto	Bordeu	107 a 77
Segundo	Después del cuarto o abandono	Bordeu	107 a 75+E-3
Tercero	Primero	Casá	97 a 102
Tercero	Segundo	Bordeu	97 a 92
Tercero	Cuarto	Bordeu	97 a 77
Tercero	Después del cuarto o abandono	Bordeu	97 a 75+E-3
Cuarto	Primero	Casá	92 a 102
Cuarto	Segundo	Bordeu	92 a 92
Cuarto	Tercero	Bordeu	92 a 82
Cuarto	Después del cuarto o abandono	Bordeu	92 a 75+E-3
Después del cuarto o abandona	Primero	Casá	87+E a 102
Después del cuarto o abandona	Segundo	Casá	87+E a 92
Después del cuarto o abandona	Tercero	Bordeu	87+E a 82
Después del cuarto o abandona	Cuarto	Bordeu	87+E a 77
Después del cuarto o abandona	Después del cuarto o abandono	Bordeu	87+E a 75+E-3

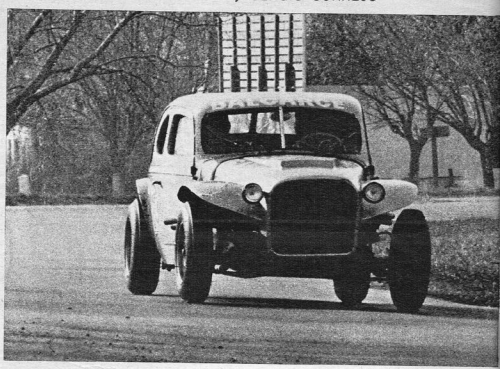
De estas treinta y dos posibilidades, Bordeu lleva las de ganar por 28 a 4, es decir **7 a 1**. Extraigamos algunas conclusiones a este cuadro:

1) Los puntos de las clasificaciones de las etapas no decidirán la adjudicación del campeonato.
2) Casá debe clasificarse primero o segundo para tener chance al campeonato.
3) Bordeu con solo clasificarse primero o segundo **será campeón.**
4) Si Casá gana y Bordeu se clasifica tercero, Casá **será campeón.**
5) Si Casá se clasifica segundo y Bordeu tercero o cuarto, Bordeu será campeón. Si bien en el último caso estarían empatados en puntos, Bordeu aventajaría a Casá en el desempate por haber logrado el mayor número de triunfos.
6) Si Casá sale segundo y Bordeu se clasifica después del cuarto o abandona, Casá **será campeón.**

¡Hagan juego, señores! Necochea espera.

CIERRE DE

por PEDRO ANIBAL REVOREDO y SERGIO CORNEJO



Treinta y tres carreras en nueve meses. Algo así como una carrera cada ocho días y ocho horas. Y todavía no contamos las dos de la ACTC . . .

Enfrentar un Balance del TC en el mismo momento del comienzo del Gran Premio nos permite, mirando hacia atrás, ver lo que va a pasar en la prueba máxima del TC.

El año comenzó con una exposición de ganadores: en las primeras dieciséis competencias encontramos quince ganadores (sólo Emiliozzi había repetido). En las restantes diecisiete solo salen al candelero cuatro nombres nuevos (Pairetti, Menditeguy, Rienzi y Roux). En total diecinueve ganadores y de ellos ocho eran no-ganadores: Tarducci, Galbato, Ricardo Peduzzi, "Sandokán", Malnatti, Estéfano, Viale del Carril y Calamante.

El Chevrolet Super resultó el motor más exitoso luego de un tambaleante comienzo. Pero al promediar el año aparecen Luluaga Calamante, Bordeu, Pairetti y Roux finalizando la temporada con su aparente dominio del terreno. En total gana dieciocho carreras en la temporada en manos de Bordeu (8), Cupeiro (2), Pairetti (2), Tarducci (2), Calamante, Loeffel, Roux y "Sandokán".

El F-100 le sigue al siete bancadas en la lista de motores más exitosos. Sin tantos hombres dispuestos al triunfo el F-100 tiene más en la lucha por la punta y en los puestos de atrás. Obtuvieron nueve victorias en manos de Casá (4), Emiliozzi (2), Galbato, Menditeguy y Rienzi, a cuyos nombres se le suman muchos candidatos al éxito.

El Chevrolet Apache se mostró como el motor más resistente del año. Sólo Malnatti y Ricardo Peduzzi lo llevaron al triunfo en Santa Fe y Río Cuarto. Malnatti terminó en las primeras siete carreras que corrió entre los seis primeros. Otros dos que anduvieron de racha con ese motor fueron Viscay y Zaremba. Polinori tiene el Apache más rendidor: lo ha llevado al noveno puesto en el campeonato.

Los Falcon de seis cilindros ganaron en montaña, pista y ruta con sus tres volates, Alzaga, Estéfano y Viale del Carril pero luego la empresa decidió introducir los F-100 y sólo siguen corriendo Falcon particulares, entre los cuales se destacan netamente los de Bautista Larriestra y José Ultra, pero están muy lejos de poder pelear por los primeros puestos.

De los motores Valiant Slant Six solo Gimeno y Di Palma tuvieron una destacada actuación. Ello sucedió a principio de año y en las mismas carreras para ambos pilotos que descollaron en los circuitos.

Di Palma comenzó con un tercer puesto, abandonó en Lobos, ganó en el Autódromo y fue segundo de Casá en San Francisco. Luego, con excepción de las carreras en autódromos, abandonó en todas las competencias de ruta luego de ir entre los primeros al comienzo de la carrera. Gimeno fue más llegador. La performance de ambos en los circuitos trabados indica mucho par a cambio de muchas revoluciones en el Slant Six. Del resto, sólo Ciani y De Paoli tuvieron fugaces brillos.

El Tornado sólo aparece en agosto y llega. Su mejor actuación fue un tercer puesto en el Triángulo del Oeste. El Ford 59 AB pasa a la historia: sólo Salto y Gamalero aún lo defendieron tímidamente.

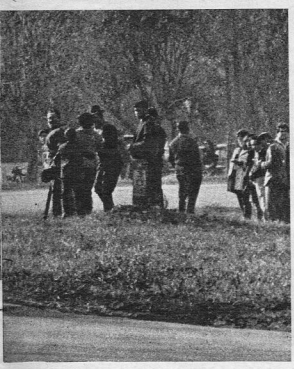
Ya se habla de la lucha Ford-IKA-Chevrolet para el año próximo. Nuestras esperanzas son grandes pues esa lucha será la mejor vitamina para nuestro bien alimentado TC.

LOS QUE LLEGARON

Estos son los 47 corredores que se inscribieron en por lo menos diez de las treinta y tres competencias disputadas. La tabla muestra el resumen de su actuación:

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EJERCICIO



Galbato fue el que menos faltó a la escuelita. Se inscribió en treinta de las treinta y tres corridas. Además, fue el record del año: 210,699 km/h en Necochea.

Casá batió todos los records de llegada. Veinte sobre veintidós. Sólo Carlos Casares y Junín no lo vieron llegar. Sólo en dos carreras no estuvo entre los cuatro primeros.

Conductor	Marca	I	P	S	T	C	Q	S	OC	Ab.	NL	%
Casá, Eduardo	Ford F-100	23	4	5	6	3	—	1	1	2	1	91
Zaremba, Dionisio	Chevrolet Apache	11	—	—	—	—	—	—	7	1	3	87
Vizcay, Manuel	Chevrolet Apache	11	—	—	—	—	2	1	6	2	—	82
Rienzi, Angel Teodoro	Ford F-100	13	1	1	—	1	4	—	3	3	—	77
Mantinián, Manuel	Chevrolet Apache	15	—	—	—	1	1	—	6	3	4	73
López Oribe, Domingo	Falcon Chevrolet	11	—	—	1	—	1	1	4	3	1	70
Malnatti, César Horacio	Chevrolet Tornado	23	1	2	2	—	3	2	4	6	3	70
Pozuetta, Héctor	Chevrolet Apache	10	—	—	—	—	—	—	—	3	—	70
González, Eloy	Chevrolet Apache	13	—	—	—	—	—	—	8	4	1	67
Rinaldi, Adriano	Chevrolet Apache	12	—	—	—	—	—	—	6	3	3	67
Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	21	—	2	1	3	2	—	5	7	1	65
Rodríguez, Raúl	Chevrolet Super	17	—	—	2	—	2	—	6	6	1	62
Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	20	8	1	—	—	1	—	1	7	2	61
Menditeguy, Carlos A.	Ford F-100	21	1	4	2	2	—	—	1	7	4	59
Gamatero, Remo	Ford 59 AB	12	—	—	—	—	2	—	3	4	3	56
Calamante, Mariano	Chevrolet Super	13	1	—	—	—	—	—	5	5	2	55
Dana, Humberto	Ford F-100	14	—	—	1	1	1	—	4	6	1	54
Gimeno, Hugo Armando	De Soto Slant Six	18	—	2	1	2	—	2	1	7	3	54
Bengochea, Melquíades	Chevrolet Super	13	—	—	—	—	—	—	5	5	3	50
Conejero, Vicente	Chevrolet Apache	11	—	—	—	—	—	—	5	5	1	50
Bonifacio, Nicolás	Chevrolet Apache	11	—	—	—	—	—	—	5	6	—	46
Tarducci, Mario	Chevrolet Super	22	2	—	1	3	1	—	2	11	2	45
De Paoli, Ricardo	Valiant III Slant Six	14	—	—	—	—	1	1	2	5	5	44
Manzano, José	Chevrolet Super	10	—	—	—	—	—	1	3	5	1	44
Cupeiro, Jorge	Chevy II Super	15	2	—	—	—	—	—	4	8	1	43
Pairetti, Carlos Alberto	Chevrolet Super	14	2	3	—	—	—	—	1	8	—	43
Roux, Rubén	Chevrolet Super	12	1	1	—	—	—	—	1	4	5	43
Figlioli, Héctor	Chevrolet Super	19	—	1	—	—	—	2	3	10	2	41
Galbato, Carmelo	Ford F-100	30	1	1	1	—	3	1	2	15	5	41
González, Santiago Julio	Ford F-100	12	—	—	—	—	—	1	3	6	2	40
Matías, Eduardo	Ford F-100	12	—	—	—	—	—	—	4	6	2	40
Di Palma, Luis Rubén	Chevrolet S. Six	23	1	1	1	2	—	—	3	13	2	38
Emiliozzi, Dante	Ford F-100	17	2	2	—	1	—	—	1	10	1	38
Facchini, Pablo	Ford F-100	11	—	1	1	2	—	—	—	7	—	35
Marincovich, Carlos	Chevrolet Tornado	10	1	1	—	—	—	—	1	6	1	33
Cordonnier, Oscar	Chevrolet Apache	15	—	—	—	1	1	—	2	9	2	31
Galluzo, Vicente	Chevrolet F-100	17	—	—	2	1	—	—	1	9	4	31
Bertolotto, Antonio	Ford F-100	12	—	—	—	—	—	1	2	7	2	30
Faustino, Julio	Chevrolet Super	11	—	—	—	1	—	—	2	7	1	30
Perkins, Juan Carlos	Ford F-100	11	—	—	—	—	—	—	3	7	1	30
"Bamse"	Ford F-100 I	20	—	—	—	—	—	1	2	11	6	21
Ríos, Armando José	Chevrolet Super	15	—	—	—	—	—	1	1	9	4	18
Luluaga, Juan Félix	Chevrolet Super	18	—	1	—	—	—	—	1	10	6	17
Marzilli, Nello	Ford 59 AB	11	—	—	—	—	—	—	1	5	5	17
Castagnola, Carlos	Ford F-100	11	—	—	—	—	—	—	1	7	3	12
Machado, Juan Roberto	Chevrolet Apache	11	—	—	—	—	—	—	—	8	3	0
Tempone, Antonio O.	Chevrolet 400 S.	12	—	—	—	—	—	—	—	9	3	0

ACLARACIONES: I, inscripciones; P, primeros puestos; S, segundos puestos; T, terceros puestos; C, cuartos puestos; Q, quintos puestos; S, sextos puestos; OC, otras clasificaciones; Ab., cantidad de abandonos durante la temporada; NL, carreras en que no largó; %, porcentaje de carreras en que se clasificó en relación con las que largó. En caso de disputarse eliminatorias previas a la carrera final, no se ha tenido en cuenta como inscriptos a los que fueron eliminados. En caso de desclasificación se lo considera como abandono.

LOS MOTORES

De acuerdo al puntaje que otorga la CDA hemos establecido una clasificación tomando en cuenta los puntos obtenidos por el auto mejor clasificado de cada marca. He aquí las posiciones:

	Puntos	Triunfos
1º Chevrolet Super	181	18
2º Ford F-100	169	9
3º Chevrolet Apache	44	2
4º Ford Falcon	24,5	3
5º Valiant Slant Six	21	1
6º Rambler Tornado Jet	3	0
7º Ford 59 AB	1	0
7º Volvo	1	0

SERIES DE EFECTIVIDAD

Diez carreras seguidas clasificándose: **Casá.**
Ocho carreras consecutivas clasificándose: **Viscay.**
En siete consecutivas: **López Oribe, Malnatti, Zaremba** y otra vez **Casá.**

RACHAS DE ABANDONOS

Nueve carreras consecutivas abandonando: **"Bamse"** y **Tempone** en todas las carreras que corrieron.
Ocho abandonos seguidos: **Machado** (corrió ocho carrera en la temporada).
Siete abandnos consecutivos: **Emiliozzi** y **Juan Carlos Perkins.**

LOS CONDUCTORES

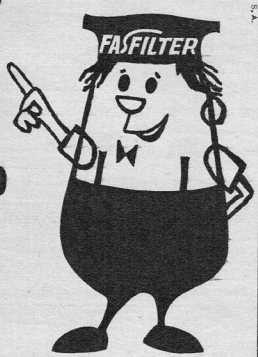
El más exitoso: Bordeu.
El más llegador: Casá.
El más fino: Viale del Carril.
El mejor en la tierra: Pairetti.
El mejor en la montaña: de Alzaga.
El mejor en la pista: Estéfano.
La sorpresa: Ibarrondo en Mercedes, su primera corsa del año.
Otros que llegan: Viscay y Zaremba.
El más cumplidor: Galbato (solo faltó a tres carreras).
Uno que volvió al candelero: Menditeguy.
El más popular: Cupeiro.
El pescador: No sean malos chochamus, gana por méritos propios.

LOS AUTOS

El más exitoso: Chevrolet Super-Fangio (Bordeú).
El más llegador: Ford F-100-Manolo Rodríguez (Casá).
El más potente: Ford F-100 I-Bamse ("Bamse").
La empanada maldita: Ford 59 AB Corti Special (Corti).
El más lindo: Chevy II Super-Baufer (Cupeiro).
El más prolijo: Chevrolet Super La Negrita (Roux).
El más GT: Chevy II Super-Bellavigna (Cupeiro).
El F-100 más veloz: Ford F-100 Rienzi (Rienzi).
El Chevrolet más veloz: Chevy II Super Bellavigna (Cupeiro).
El Valiant más veloz: Chevrolet Slant Six Pugliso (Di Palma).
El Tornado más veloz: Chevrolet Tornado IKA (Malnatti).
El más veloz de todos: Chevy II Super Baufer (Cupeiro) con 240 km/h plus.
El "pop": Chevrolet Apache (Bigliari): azul y oro con estrellas y todo.
Para tenerlo en cuenta: Ford F-100 (Fulco-Prandi).

Mario Tarducci: este año le fue propicio para llegar a la consagración definitiva. Ganó dos carreras y tiene un buen promedio de arribos.

NUEVO
SISTEMA
DE
FILTRADO
DE AIRE
SEMI-SECO



FASFILTER

F.A.S. PEPA HNOS. S. A.
Garibaldi 1415 - Lomas de Zamora

BOOM S.A.

FINANCIACION ESPECIAL

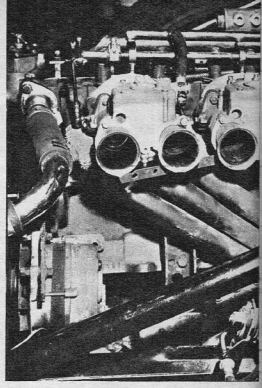
Adquiera ahora su
PEUGEOT
LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

citroen
EL AUTOMOVIL INIMITABLE QUE SE ADELANTO A SU TIEMPO

HIJOS DE-ISIDORO ANDRADES
Concesionarios
Peugeot y Citroen

Ventas: Rivadavia 10418 - Tel. 64-9330
Talleres y Repuestos: Rivadavia 9230/34 - Tel. 69-1649/4678
... Y como siempre, la mejor tasación para su coche usado.

GRAN PREMIO TC



Slant-Six con seis cañones Weber; pertenece al automóvil de Formisano, uno de los pocos Valiant y uno de los más refinados entre los de la marca.

por HORACIO SPERATTI

EL MOTOR

La presencia de algunos motores Fiat 2300, Fiat 1500, Peugeot 404 o Morris- Cooper S, no altera en general el habitual panorama que —hablando específicamente de motores— nos presenta el TC. Aquí hay que hablar de motores de gran cilindrada, es decir de motores que estén en las proximidades de los cuatro litros, la máxima permitida por los reglamentos en vigencia. La industria nacional provee en esta medida, cuatro uidades básicas: el Ford F-100 de la camioneta homónima, el Chevrolet Super, el Slant-Six de Valiant y el Tornado de los Rambler-IKA. Por diversas razones, los dos primeros han sido y son los más utilizados por los preparadores y en consecuencia, los más conocidos y desarrollados. Sin subestimar al Tornado, un recién llegado al campo de lucha del TC, puede afirmarse que entre el F-100 y el Super estará el ganador del GP 1966.

Esbocemos entonces un pequeño análisis de posibilidades y limitaciones de cada uno de estos motores, dejando deliberadamente de lado dos motores importados que hicieron escuela en el TC: el viejo Ford 59AB de válvulas laterales y el Chevrolet seis cilindros en línea y cuatro bancadas cuya más moderna versión impusaba las camionetas Apache.

OCHO CILINDROS EN V

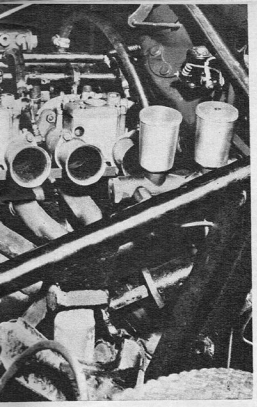
El motor F-100 tiene dos ventajas iniciales: el hecho de ser un motor diseñado originalmente para mayor cilindrada y aquel de tener —en versión TC— sus cuatro litros distribuidos en ocho cilindros en lugar de seis como es el caso de sus tres competidores. Más cilindros para una determinada cilindrada equivale a cilindros más chicos, pistones y bielas de menor tamaño, piezas sometidas a menores esfuerzos de inercia alternativa y de fuerza centrífuga. El F-100 tiene buen llenado conseguido, según los preparadores, por medio de cuatro Weber dobles generalmente verticales, en algunos casos horizontales, en otros con inyección o con dos Carter cuádruples y salidas de escape individuales. El cigüeñal es forjado, de 83,82 mm de volteo, de considerables dimensiones y tiene cinco apoyos, es decir, uno a cada lado de cada muñón. Si algunos preparadores utilizan los cojinetes ingleses Vandervell, otros se conforman con los originales de fábrica lo que evidencia que no habría mayores problemas en este aspecto. En cambio algunos F-100 han tenido problemas en el sistema de lubricación pero esto no hace a la solidez del diseño en sí sino más bien un problema que está exclusivamente en manos del preparador. El punto débil del F-100 son las bielas que se fatigan demasiado pronto en uso competición, pero algunos automóviles utilizarán ya las nuevas bielas especiales para TC. Si la carrera del F-100 es apenas superior a la del Chevrolet, en cambio sus bielas son más largas lo que determina una menor aceleración de pistones, importante factor en la vida útil de los aros.

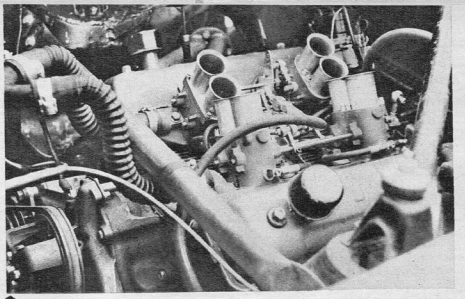
En resumen: adjudicamos al F-100 —juzgándolo desde un punto de vista puramente técnico y desde esta mesa de la redacción— las mejores posibilidades para aspirar al triunfo en un GP. ¡Y desde ya instalamos nuestras defensas para protegernos de las bombas Molotov, granadas y caramelos envenenados que nos envían cariñosamete los lectores chevroletistas. Somos hinchas de Porsche y de Ferrari, de modo que hablando de Ford y Chevrolet podemos ser objetivos.

EL SEIS EN LINEA

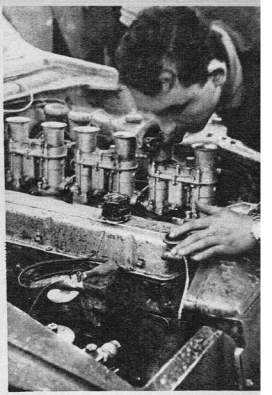
Chevrolet, Tornado y Valiant son motores de seis cilindros en línea, pero cuando en los ambientes corsa nacionales se habla de "el seis en línea" todo el mundo comprende que se está hablando de Chevrolet, ya se trate del viejo motor de cuatro bancadas o del más moderno Su-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Motor F-100, alimentado con inyección indirecta. Más a menudo se utilizan Weber dobles verticales. Muchas posibilidades para el GP.



Seis en Línea, Siete Bancadas, dos maneras inconfundibles de denominar al Chevrolet Super. Muchas rev/min.

DEL TRIUNFO

Cuatro motores pelearán el GP; habrá cuatro fábricas ansiosas de lucir posibilidades y esconder limitaciones. Un análisis difícil

per. Este último ha hecho fama por las siete bancadas que soportan su cigüeñal. Este cigüeñal es relativamente liviano y de fundición nodular lo que unido a los problemas de vibraciones críticas que se presentan en los motores con cigüeñal largo y una bancada a cada lado de los muñones, hacen esta pieza relativamente frágil y el elemento "fusible" del motor Chevrolet. Disponiendo desde hace tiempo de bielas y tapas de cilindros especiales, los Siete Bancadas han ganado la mayoría de las carreras disputadas este año, favorecidos además por el hecho de que, por casualidad o no y con las debidas excepciones, los mejores preparadores del TC, trabajan motores Chevrolet. También el Chevrolet tiene buena respiración, con seis salidas de escape individuales, utilizándose tres Weber, generalmente en posición horizontal. Con 82,55 mm de carrera es el más corto de los motores que se utilizan en TC y, hasta el momento, el que se trabaja a más altos regímenes de rotación.

Por supuesto que un Chevrolet puede ganar el GP compensando su menor resistencia física con un mejor dominio de sus problemas técnicos por parte de los preparadores. (Fordistas apunten . . . ¡fuego!)

UNA NUEVA AMENAZA

En materia competición, el motor Tornado de Kaiser debe ser considerado en etapa de experimentación, aunque el hecho de que los motores de este tipo que intervendrán en el GP provengan directamente de la empresa fabricante, permite imaginar que, desde que el primer Tornado salió a rodar por las rutas del TC, se estaba utilizando información obtenida durante el diseño y desarrollo del motor, trabajándolo en marcha sostenida, con altas potencias específicas, en condiciones críticas, en algo similares a las del uso deportivo.

Hasta el momento el único Tornado que estuvo regularmente en carrera fue el utilizado por Malnatti. Los resultados indicarían que su potencia es ligeramente inferior a la de los Ford y Chevrolet más rápidos y que no ha habido problemas serios de resistencia mecánica. Pero un GP es algo diferente y no hay elementos suficientes como para hacer conjeturas.

El Tornado tiene, entrando ya en el análisis técnico, la desventaja de una carrera excesivamente larga —111,12 mm— que limita el régimen de rotación, compensado, con una tapa de cilindros de diseño ultramoderno con grandes válvulas en V, amplios pasajes de respiración, árbol de levas en la cabeza, cámaras hemisféricas, excelente refrigeración, características todas que permitan imaginar que el motor de IKA puede trabajar, a igualdad de preparación, con una presión media efectiva más alta que cualquiera de sus competidores. Sobre los nuevos modelos Torino, el Tornado puede ser la revelación. La preparación de fábrica prácticamente no utiliza elementos especiales, utilizándose, por ejemplo, lubricación a cárter seco y tres carburadores Weber doble cuerpo horizontales que son equipo de norma en la versión Torino GT.

UNA VIEJA PROMESA

El motor de seis cilindros en línea y cuatro bancadas, inclinado hacia la derecha que utilizan los Valiant si ha alcanzado alguna posición destacada en manos de Ciani, Gimeno y Di Palma ha mostrado también cierta fragilidad, centrada especialmente en los cojinetes y cigüeñal. También el Valiant es un motor de carrera muy larga: 104mm, aunque algunos preparadores —especialmente Formisano— prefieren usar la versión chica, donde se pierde un litro de cilidrada pero se gana alrededor de 1.300 rev/min en el régimen de rotación debido a que el cigüeñal del motor chico tiene solo 79,4 mm de carrera. Recordamos al pasar que la misma especulación puede hacerse con el Tornado; el motor de tres litros que usa la Estanciera tiene también cigüeñal de carrera corta.

Como el F-100 y el Super, el Valiant tiene cámaras de combustión tipo cuña, con válvulas alineadas accionadas por varillas y balancines con árbol de levas lateral. Como en el Tornado y en el F-100 su cigüeñal es forjado; como en el Tornado, hay dos muñones de biela cada dos bancadas.

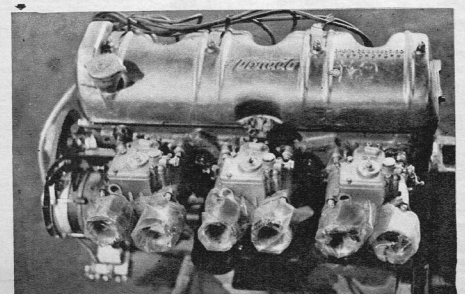
Comparado numéricamente con los Ford y Chevrolet, será pequeño el número de Slant Six presentes en el GP y en una carrera de resistencia también esto es una seria desventaja para aspirar al éxito.

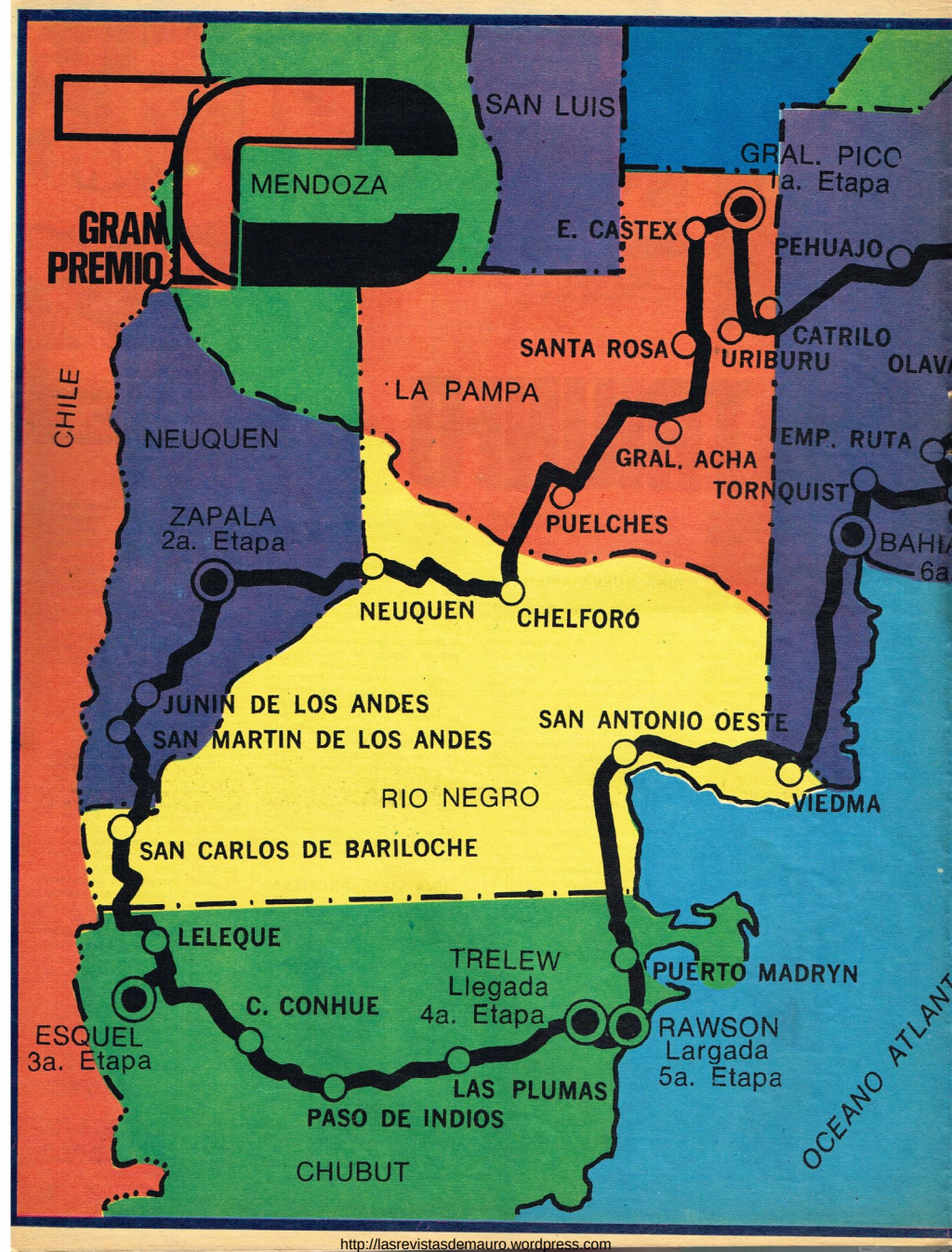
ABRIENDO EL PARAGUAS

Arriesgamos opiniones, apoyados fríamente en los hechos; no estamos a favor ni en contra de ninguna marca. También puede ganar un Fiat 2300, sólo pensamos que es muy difícil. Si decimos que va a ganar el Ford, es porque sus características y seu actuación lo muestran como el más fuerte. Si decimos que el Chevrolet es buen candidato, porque ha ganado la mayoría de las carreras del año. Si auguramos posibilidades al Tornado, es porque hay un equipo oficial que está respaldado por una empresa. Y si negamos posibilidades al Valiant es porque no hubo durante el año actividad —ni en calidad ni en cantidad— de los usuarios deportivos del Slant Six.

Pero no nos olvidemos —no olviden ustedes— que el motor mueve un autmóvil que se puede romper en cualquier otro de sus mecanismos y que encima del automóvil, va el conductor que es en primera y última instancia, quien con la más profunda convicción y desde la misma línea de largada, decide el triunfo. Y de pronto es mucho más importante conocer la actitud mental con que cada hombre se sienta atrás de su volante, que saber si su motor tiene demasiados cilindros o un cigüeñal que se dobla. Amén.

Motor para un equipo oficial de fábrica: el Tornado de IKA es una posibilidad para tener en cuenta. Pero un GP no puede pronosticarse.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HOJA DE RUTA

ETAPA	RECORRIDO
1a.	Mercedes-General Pico
2a.	Gral. Pico-Zapala
3a.	Zapala-Esquel
4a.	Esquel-Trelew
5a.	Rawson-Bahía Blanca
6a.	B. Blanca-Necochea

PRIMERA ETAPA: Nadie duda que la primera etapa será la que orillará los 1.209 km/h de promedio, pues el tramo de la ruta 5 es super veloz, con impecable camino de asfalto y ninguna curva lenta donde haya que reajar sensiblemente. Por el contrario hay algunas curvas muy veloces que son precisamente las más peligrosas, donde el acelerador se acaba y la curva sigue, cosa bastante peliaguca si se produce.

No se llega por la ruta 5 hasta Santa Rosa, como en años anteriores, sino que se dobla en Uriburu, poco después de entrar en la provincia de La Pampa, para tomar hacia la derecha la Ruta Provincial número 2 que en larga recta llega a General Pico. Ruta de tierra no consolidada, no presenta mayores problemas salvo en casos de lluvias muy intensas. Aun así la tierra de La Pampa, mucho más arenosa que la de la provincia de Buenos Aires, no forma un barro gredoso; a lo sumo se forman lagunas. En caso inverso, gran sequedad, hay mucha tierra suelta donde se hacen difíciles las altas velocidades que permite la recta. Pero en condiciones normales las dificultades son bastante pocas en esta etapa.

SEGUNDA: Santa Rosa que antes era terminal de la primera etapa se toca esta vez de paso en la segunda, en los primeros momentos de la etapa más larga del Gran Premio. Se sale de General Pico por la Ruta Nacional 143 por el mismo tramo que se utiliza en la vuelta de Pico del Sportivo Independiente. El asfalto llega hasta Metileo y allí comienza un tramo de consolidado de la misma ruta hasta Eduardo Castex. En esta localidad se toma la Ruta Nacional 35 que completamente asfaltada pasa por Santa Rosa y se abandona 79 kilómetros después de la capital pampeana para entrar en la 152, también asfaltada y Nacional, que pasa por General Acha. Poco más allá de Carancho (a 54 kilómetros de General Acha) termina el asfalto y comienza un tramo consolidado de 233 km hasta Chelforó. Es un camino perfectamente apto para andar muy rápido, con curvas muy amplias y sin lomos de burro ni badenes. Eso sí: no se va a juntar mucha gente para ver la carrera en esa zona porque no hay muchos atractivos visuales y ni gente para verla. Ni siquiera caravanas de beduinos.

Al cruzar el río Curacó en Pueiches el puente correspondiente es algo angosto y con un pequeño desnivel. Por esa zona la ruta rodea dos salitrales: La Asturiana y Levalle, con curvas muy amplias y de gran velocidad.

Se cruza otro río más, el Colorado, que es también el límite entre La Pampa y Río Negro, y unos 40 km más abajo se llega a Chelforó, donde la Ruta 152 termina en ángulo de 90 grados en la Ruta Nacional 22, pavimentada, que llega hasta Neuquén sin ningún tipo de problema. Desde allí hasta Zapala continúa la misma ruta con idénticas características para totalizar entre Chelforó y Zapala 41 km. Conductores: para no dormirse, prender la radio.

TERCERA: Aquí comienza el jaleo. Desde la salida, tierra. La Ruta Nacional 40, que en ese tramo no es todavía sinuosa. En Collón Curá se desvía de la Ruta 40 para tomar la Ruta Nacional 4 (En esta zona abundan las rutas denominadas con letras). Se cruza el río Aluminé y ya lo sinuoso toma proporciones considerables en forma comparable a las cuestas del norte que tocó el último G.P. de Turismo. Es una zona de vegetación bastante tupida con las características locales. Abundan además los puentes con curvas a la entrada y salida; las dos huellas se marcan en esos puentes con anchos tablones de madera sobre otro enrejado de madera tipo durmiente de ferrocarril.

En la confluencia del río Limay y el Neuquén se toma otra Ruta Nacional y van... Es la 237, también consolidada, que viaja bordeando el río Limay. Sigue sinuoso y con puentes y al llegar a Nahuel Huapí se une con el camino que viene de Villa Angostura y Correntoso. Por ese mismo camino se llega a Bariloche, neutralización de la tercera etapa.

Mientras los mecánicos y los periodistas hacemos turismo por Bariloche, los esforzados pilotos se van rumbo a Esquel por la Ruta Nacional 258, también de tierra, que circula entre bosques y es bastante angosta (en algunos lugares sólo pasa un auto). Por ese lugar se cruzan muchos badenes pequeños. En realidad más que badenes son pequeños desniveles donde pasan los "chorrillos", arroyitos de montaña. Pasada la bifurcación a Tronador el camino se ensancha y se baja a la zona del lago Mascardi. Al llegar al nivel del lago se torna nuevamente peligroso, pues corre a un metro de diferencia con respecto al agua, el camino es angosto y no hay barandas protectoras. Además es sinuoso y el lago es muy profundo... Llevar salvavidas y tocar bocina.

Se deja Mascardi y se ensancha nuevamente, siempre sinuoso; se pasa por el río Villegas, un puesto de gendarmería y se entra en el Cañadón de la Mosca, donde el ripio grueso atentará contra parabrisas y cárter. Otro arroyo más, Los Repollos, y antes de entrar en el Bolsón se desvía por la Ruta Nacional 243. Comienza el llamado Valle del Indio, con menos vegetación que hasta ese momento, pero conservándose el mismo tipo de camino. Se cruza luego un Decauville (trocha super angosta) y se llega al Maitén, donde se retoma la 40. Bordea justamente la sierra del Maitén por el valle del Chubut. Ripio firme en típico camino de la Patagonia. Ya hay rectas largas, aunque llegando al Mayoco se vuelve a subir (¡qué etapa, por Baco!) cruzando varias veces la misma vía del ferrocarril. Claro que pasan muy pocos trenes, pero la posibilidad de un tren solitario siempre existe. Al llegar a la zona denominada Nahuel Pan se desemboca en la Ruta Nacional 259, donde se toma otra vez el asfalto cuando ya casi se le había perdido la costumbre. 12 kilómetros y se llega a Esquel bordeando el ferrocarril. Allí termina la etapa más extenuante en un hermoso lugar. En consecuencia, sigue el turismo por nuestra parte. Corredores y mecánicos a trabajar.

CUARTA: Para los que todavía siguen en carrera este tramo se mira ya con ojos despectivos y sonrisa subestimadora. Pero a no desesperar, amigos, que también aquí pueden surgir los insólitos problemas para gozarla en Buenos Aires. Porque abandonar en la cuarta etapa va a ser el detalle duque de este Gran Premio de TC.

Se vuelve por el pequeño tramo de la 259 que se tomó para llegar a Esquel y luego se va por un pedazo común a la Ruta 40 y la Nacional 25, ruta esta última que no se abandona hasta la llegada a Trelew. Vegetación y ripio de típica meseta patagónica, con largusísimas rectas. Hay un corto tramo algo sinuoso antes de llegar a Los Altares o Valle de las Ruinas, el lugar más interesante para ubicarse como observador. Y luego todo se reduce a llegar a Trelew.

QUINTA: No se sale de Trelew sino de Rawson y lo hacen por la Ruta Nacional 3 en un tramo que pronto será la ex Ruta 3, en cuanto se termine el nuevo pedazo. Es ripio suelto, camino muy ancho hasta Puerto Madryn, donde comienza el pavimento hasta el límite con Río Negro. Rectas largas y curvas veloces asemejan el camino al de cualquier carrera de TC del año. En la provincia de Río Negro otra vez el ripio, sin novedades raras. En Viedma hay un puente angosto que además es ferroviario a la vez. Si a algún competidor se le interpone un tren, sobre todo de esos cargueros largos y lentos, por favor, caballeros, moderar los comentarios relativos a la suerte. Desde Viedma hasta Carmen de Patagones, un corto tramo de asfalto y luego nuevamente ripio. Un puente angosto sobre el río Colorado es uno de los pocos detalles destacables, y pasando Pedro Luro, a 133 km de Bahía Blanca, se renueva el pavimento en rápido pasaporte a Bahía. El Gran Premio casi en un puño para los que llegaron otra vez a la provincia de Buenos Aires.

SEXTA: Como los muchachos tuvieron poco fandango en todo el Gran Premio, la sexta etapa se diagramó con más vueltas que un acordeón. Nunca el camino de B.B.-a Necochea fue más largo. Se toma la Ruta Nacional número 33, con excelente asfalto, para llegar a Tornquist. Ahí se toma una Ruta Provincial, la 76, que tiene asfalto hasta la Sierra de la Ventana. Desde aquí por tierra y flanqueando las sierras se pasa por Pringles, se dobla a la izquierda hacia Líbano, donde retomamos el asfalto, rectísimo y muy nuevo, para llegar a Azul. Se entra en el banco de pruebas de los Emiliozzi, la Ruta 226, hasta Tandil. Aquí otro cambio de ruta. Ahora por la Provincial 74, con asfalto algo arrugado. Por ésta se llega a Juárez, donde agarramos la 86, con muy buen pavimento. Derecho, pata, pata y: ¡Necochea a la vista! ¡Lleguemos!... Bueno, esto lo dicen los que venían corriendo y llegaron al final. Para todos ellos nuestras anticipadas felicitaciones. Y por ahora dejemos la ruta y esta crónica porque tenemos que llegar a tiempo al happening que organiza nuestro jefe de redacción en honor al comienzo del Gran Premio y de Anteo Pichetta.

→

LISTA DE INSCRIPTOS

XLIV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA

Nº	Conductor	Marca
1	Casá, Eduardo A.	Ford F-100
2	Emiliozzi, Dante J. M.	Ford F-100
3	Bordeu, Juan M.	Chevrolet Super
4	Rienzi, Angel T.	Ford F-100
5	Pairetti, Carlos A.	Chevrolet Super
6	Menditeguy, Carlos A.	Ford F-100
7	Cordonnier, Oscar E.	Chevrolet Tornado
8	Tarducci, Mario	Chevrolet Super
9	de Alzaga, Rodolfo	Falcon F-100
10	Gimeno, Hugo A.	De Soto Slant Six
11	Galbato, Carmelo	Ford F-100
12	Roux, Rubén J. J.	Chevrolet Super
13	Malnatti, César H.	Torino Tornado
14	Di Palma, Luis R.	Chevrolet S. Six
15	Rodríguez, Erverto	Chevrolet Apache
16	Chabert, Raúl	Ford F-100
17	Manzano, José	Chevrolet Super
18	Ríos, Armando J.	Chevrolet Super
19	Cottet, Raúl	Ford F-100
20	Estéfano, Nasif M.	Falcon F-100
21	Viale del Carril, Atilio	Falcon Seis 200
22	Rey, Héctor	Ford F-100
23	Bertolotto, Antonio	Ford F-100
24	Calamante, Mariano	Chevrolet Super
25	Galluzzo, Vicente	Chevrolet F-100
26	"Sandokán"	Torino Tornado
27	Figlioli, Héctor	Chevrolet Apache
28	Mantiñián, Manuel	Chevrolet Apache
29	López Oribe, Domingo	Falcon F-100
30	Fulco, Rubén	Ford F-100
31	Vizcay, Manuel	Chevrolet Apache
32	Villa, Luis J.	Chevrolet Super
33	de la Torre, Matías	Chevrolet F-100
35	Marsilli, Nello	Ford F-100
36	Bonnano, Ricardo J. M.	Chevrolet F-100
37	Feijoo, Marcial	Ford F-100
38	De Paoli, Ricardo	Valiant III S. Six
39	Parodi, Otto Alfredo	Ford 59 AB
40	Villanueva, Críspulo	Chevrolet Super
41	Marcellino, Héctor	Ford F-100
42	Novack, Juan R.	Ford F-100
43	Melino, Andrés F.	Ford F-100
44	Zaremba, Dionisio J.	Chevrolet Super
45	Bocher, Sergio	Chevrolet Apache
46	Salto, Carlos L.	Ford F-100
47	Tomietto, Oscar	Ford F-100
48	Exertier, Alberto	Ford F-100
49	Matías, Eduardo	Ford F-100
50	Ferraris, Luis A.	Ford F-100
51	"Bamse"	Ford F-100
52	Beguerie, Alberto	Ford F-100
53	Villegas, Adrián A.	Ford Tornado
54	Musso, Daniel	Ford F-100
55	Larriestra, Bautista M.	Falcon Seis 200
56	Tintorelli, Ovidio	Ford F-100
57	Santoro, Aurelio	Ford 59 AB
58	Pozuetta, Héctor V.	Chevrolet Apache
59	Maquirrián, Eulogio	Valiant II S. Six
60	Bertello, Adolfo	Ford 59 AB
61	"Larry"	Torino Tornado
62	Morán, José	Chevrolet Apache
63	Ferraro, Arnoldo	Ford 59 AB
64	Castaño, Cesáreo	Chevrolet Super
65	Sanese, Jorge	Ford 59 AB
66	Martín, Guillermo	Chevrolet Apache
67	Mabellini, Félix	Ford 59 AB
68	Perkins, Gastón	Torino Tornado
69	Taddía, Tadeo	Chevrolet Apache
70	Cabalén, Oscar	Falcon F-100
71	Domínguez, Ricardo G.	Chevrolet Super
72	Sogoló, Adolfo	Ford F-100
34	Castro, Obdulio	Chevrolet Apache
73	Rodríguez Larquín, J.	Ford F-100
74	Sauze, Ricardo J. P.	Ford F-100
75	Tosti, Osvaldo L.	Ford F-100
76	González, Santiago J.	Ford F-100
77	Rienzi, Ermelindo	Ford F-100
78	Grimoldi, Jorge	Ford F-100
79	Suárez, Octavio	Ford 59 AB
80	Meretta, Luis A.	Ford 59 AB
81	Gaitero, Rafael D.	Ford Slant Six
82	"Catacho"	Dodge Slant Six
83	García, Roberto	Ford 59 AB
84	Eraso, Sergio A.	Chevrolet Apache
85	Arosa, Néstor	Ford F-100
86	"Pepe Zanetta"	Fiat 2300
87	Cámara, Antonio	Falcon Seis 200
88	Castagnola, Carlos	Ford F-100
89	Castañón, Norberto	Peugeot 404
90	Corti, Osvaldo	Chevrolet Apache
91	Gil, José	Ford F-100
92	Irazusta, Miguel A.	Facon Seis 200
93	Auzmendi, Carlos	Chevrolet Apache
94	Spano, Vicente	Chevrolet Apache
95	Piccolo, Italo	Ford F-100
96	Calandra, Oscar	Peugeot 404
97	Schenone, Carlos R.	Chevrolet Apache
98	Pourciel, Ulises (h)	Ford 59 AB
99	Botta, Felipe	Ford F-100
100	Melén, Rafael	Ford F-100
101	Grosso, Miguel E.	Chevrolet Super
102	Arias Uriburu, N.	Ford F-100
103	Formisano, Vicente	Barracuda S. Six
104	Urruti, Federico	Volvo 122 S
105	Soulet, Alberto	Ford 59 AB
106	Oberante, José	Ford 59 AB
107	Speranza, Rodolfo	Ford F-100
108	Sposetti, Oscar	Chevrolet Apache
109	Montero, Osvaldo	Ford 59 AB
110	Biglieri, Nobel	Chevrolet Apache
111	Copello, Eduardo	Torino Tornado
112	Gomes Simones, J. F.	Ford 59 AB
113	"Luna-Lionetti"	Valiant III S. Six
114	Sarno, Alberto O.	Chevrolet Apache
115	Di Pietro, Félix	Ford 59 AB
116	"Grey Rock"	Aust.-Cooper 1275 S
117	Laprovida, Atilio	Ford 59 AB
118	"Quique Villar"	Peugeot 404
119	Fernández, Juan C.	Ford F-100
120	Boubée, Máximo	Peugeot 404
121	Rodríguez, Hugo	Ford 59 AB
122	Zanetta, José	Fiat 1500
123	Rois, Mario	Ford 59 AB
124	Barceló, Gonzalo L.	Falcon F-100
125	Galimberti, César L.	Fiat 1500
126	Ponmares, Juan C.	
127	"Nito"	Ford 59 AB
128	Wieland, Claudio	Falcon Seis 200
129	Rici, Luis	Ford 59 AB
130	Delaney, Mario H.	Chevrolet Apache
131	Risotti, Alejandro	
132	Kelly O'Byrne, J. C.	Dodge Slant Six
133	Capasso, Carmelo	Falcon Seis 200
134	De Maio, Antonio	Chevrolet Apache
135	"Azurmendi-Loiacono"	Ford 59 AB
136	Milanesio, Héctor	Ford 59 AB
137	Jojart, Armando A. E.	
138	Gilli, Heraldo	
139	"Carranza-Furia"	Ford 59 AB
140	Médici, Antonio	Chevrolet 400 Super
141	Cano, Juan R.	Ford F-100
142	Damín, Arturo	Chevrolet Apache
143	Gayero, Ernesto S.	Chevrolet Apache

NOTA DE LA DIRECCION DE LA PRUEBA: El 34, correspondiente al corredor Armando Oscar Bergamini, retiró su inscripción como piloto y en su lugar, como concurrente de la máquina, designó piloto a Obdulio Castro, quien ostenta un punto en el Ranking de la Comisión Deportiva Automovilista. En consecuencia, el 34 largará la primera etapa inmediatamente después del 72.

NOTA DE LA REDACCION: De acuerdo a nuestra denominación de las marcas de los automóviles colocando primero la marca del chasis y luego la denominación del motor, hemos confeccionado una completa lista con los datos obtenidos en la lista oficial de inscriptos, mejorándola en caso de faltar la marca. En muchos casos esto sucede al registrarse la inscripción por telegrama en el que no se especifica la marca. Hemos observado en la lista una inscripción de sorprendente cantidad de Ford F-100. En algunos casos creemos que el inscripto correrá con Ford 59 AB como lo había hecho hasta ahora, pero hemos querido mantener la denominación oficial. Los motores de cada empresa no tienen marca sino *denominación* de modelo. Tal el caso del motor Slant Six, diseñado y producido por Chrysler para los productos de su empresa. Por ello lo utilizan todas las divisiones de Chrysler (Plymouth, Dodge, Chrysler, etc.). Pero de ninguna manera ese motor es de marca Valiant. En cuanto al motor Falcon Seis 200 corresponde al motor de 200 pulgadas cúbicas de cilindrada (3.276 cm^3) que impulsa al Ford Falcon Futura, aunque en el caso del motor de competición, tiene elevada la cilindrada. Hemos querido mantener la denominación F-100 para el conocido motor de la empresa Ford cuya denominación es Ford 272 (272 pulgadas cúbicas). Por ello, cuando se publica Chevrolet Slant Six o Chevrolet F-100 quiere decir que el automóvil posee una carrocería Chevrolet (de tipo convencional, ya que en caso de ser un compacto lo denominamos Chevrolet 400 o Chevy II, según sea nacional o importado), impulsada por un motor Slant Six o F-100.

TOTAL DE AUTOS - su distribución

MARCAS

Ford F-100	42
Ford 59 AB	23
Chevrolet Apache	22
Chevrolet Super	13
Falcon Seis 200	6
Falcon F-100	5
Torino Tornado	5
Chevrolet F-100	3
Peugeot 404	3
Dodge Slant Six	2
Fiat 1500	2
Valiant III Slant Six	2
Austin-Cooper 1275 S	1
Chevrolet 400 Super	1
Chevrolet Slant Six	1
Chevrolet Tornado	1
De Soto Slant Six	1
Fiat 2300	1
Ford Slant Six	1
Ford Tornado	1
Barracuda Slant Six	1
Valiant II Slant Six	1
Volvo 122 S	1
Sin identificar	4
TOTAL	143

CARROCERIAS

Ford	67
Chevrolet	40
Falcon	11
Torino	5
Fiat 1500	3
Peugeot 404	3
Dodge	2
Valiant III	2
Austin Mini	1
Chevrolet 400	1
De Soto	1
Plymouth Barracuda	1
Valiant II	1
Volvo 122	1
Sin identificar	4

MOTORES

F-100 (Ford)	50
59 AB (Ford)	23
Apache (Chevrolet)	22
Super (Chevrolet)	14
Slant Six (Chrysler)	9
Tornado (IKA)	7
Seis 200 (Ford)	6
Peugeot 404	3
1500 (Fiat)	2
Cooper 1275 S (BMC)	1
2300 (Fiat)	1
122 S (Volvo)	1
Sin identificar	4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRAN PREMIO

SOBRE HEROES Y CURVAS

por RONALD HANSEN

Si es cierto lo de la tan mentada transformación del TC, y lo de la etapa de transición, seguramente veremos brillantes ejemplos de organización de equipo en el venidero Gran Premio.

O no.

En el Gran Premio de Turismo, parece que no todas las cosas se hicieron siguiendo un criterio de funcionalidad. Resulta que uno de los integrantes de un poderoso equipo dentro del GP Internacional de Turismo tuvo un accidente en una curva. Entonces leímos en una publicación colega esta antológica versión, relatada por un compañero de equipo del accidentado, que viajaba detrás de él en el momento del accidente:

"Yo venía atrás y vi que lo quiso pasar por afuera a Evangelista (Simca-Brasil); allí se encontró con que la curva, amplia a simple vista, se cerraba de pronto. Yo frené, porque le sentí mal olor a la cura. Es una curva como para que se la dé cualquiera."

Pero entonces, ¿el integrante de un equipo supuestamente bien organizado tiene que "frenar porque le sentí mal olor" y otro tiene que accidentarse porque la curva se le "cerraba de pronto? ¿NO SABEN cómo son todas las curvas del recorrido?

Posiblemente en el Gran Premio TC veamos cosas mejores. Probablemente que no, porque la característica de TC es que son todos Llaneros Solitarios. Además, se exagera un poco con eso de que el Gran Premio no se gana corriendo a la fracción de segundo.

Eso no es cierto del todo. El Gran Premio se gana corriendo a la fracción de segundo porque muchos puestos, después de cuarenta horas de andar, se definen por cinco minutos. Y una fracción de segundo en cada curva equivale a muchos minutos en el cómputo total de carrera.

Ciertamente no se ganan Grandes Premios castigando el motor o pidiéndole esfuerzos sobrehumanos a los frenos. Es en carreras de este tipo donde se aprecia el manejo fino, al que sabe entrar y salir fuerte de las curvas sin brutear los comandos.

Pero un segundo perdido, ya sea en una parada o en una curva tomada a menor velocidad de lo realizable, es un segundo que no se recupera jamás.

Hay que andar los cuatro mil kilómetros todo lo fuerte que se pueda, pero descansando motor, frenos y transmisión. Si usted sabe hacer eso, llegará bien. Si no, acaso ocupará las crónicas de la primera o segunda etapa, y después ya no más.

Acuérdese de esta tetralogía fundamental:

1) AL PUBLICO LO PODES ENGRUPIR CASI SIEMPRE.

2) A LOS PERIODISTAS LOS PODES ENGRUPIR BASTANTE.

3) A LOS MECANICOS LOS PODES ENGRUPIR MUY POCO.

4) A LOS FIERROS NO LOS PODES ENGRUPIR NUNCA.

Lamentablemente, muchos de nosotros vivimos un rosado sueño en que todo se justifica por el "temperamento latino". "Nuestros corredores son así porque tienen temperamento latino."

La realidad del asunto es que o se corre en serio o se corre a la bartola.

Está muy bien lo que la gente dice que no corre para divertirse. Nada más cierto. Pero cuando ese teorema se traslada a la aplicación práctica resulta con que nos hallamos ante una serie de atenuantes.

Como por ejemplo los miles de horas-hombre que gastan todos los que algo tiene que ver con el auto. Mecánicos, auxilios, simpatizantes, gente que de alguna forma pone el hombro. Apoyos comerciales; la fábrica que obsequió los amortiguadores, la otra que fabricó los pistones especiales, la que hizo las llantas con descuento, etc., etc.

Nadie mejor indicado que un corredor para valorar ese inmenso esfuerzo.

¿Hay derecho entonces a tirarlo todo a la basura en una curva porque algún corredor, que no es más que un engranaje dentro del conjunto, tiene ganas de sentirse héroe?

¿Y puede el llamado "temperamento latino" justificar la inconsciencia bajo un supuesto manto de heroísmo?

Después de todo, lo de temperamento latino viene, evidentemente, de los pueblos del Latio (ahora llamado Lazio) que poco a poco fueron formando la ciudad de Roma. Y los romanos no se caracterizaban por hacer las cosas al descuido.

Pero para nosotros la solución parece ser que cuando las cosas nos van mal y los extranjeros nos ganan, vamos llorando a mamá ACA y le pedimos que el año que viene no deje al Hombre de la Bolsa.

Cuando Böhringer corría con los Mercedes, en la hoja de ruta hasta le indicaban en qué lugar tenía que ponerse los anteojos de sol, porque ya iban a empezar a molestar los reflejos. Vale decir que ya el acompañante tenía los anteojos listos y cuando se estaba por tomar la curva que iba a desembocar de frente al Astro Rey, que le dicen, Böhringer los tenía puestos. Si no, hay que buscarlos, calzárselos mientras se maneja con una sola mano y si no sobreviene el accidente, por lo menos es casi seguro que el corredor "levantará" mientras está buscando los anteojos. Segundos perdidos inútilmente.

Las hojas de ruta de CORSA dicen "Curva Izquierda, curva cerrada derecha, etc.", porque no puede la revista hacer una hoja de ruta para cada corredor. Se hicieron en función de aquellos que no tenían tiempo o posibilidades de recorrer la ruta y para ilustrar al lector sobre las alternativas de cada etapa.

Pero el corredor que realmente desee ganar algún Gran Premio —sea TC o T— no debe limitarse a poner en SU hoja de ruta "Curva izquierda" sino "Curva Izquierda, cortar en la casita blanca, entrar a 175; ojo, banquina floja, al ver arbolito a la derecha se puede pisar con todo..." (Mucho, ¿no?) Así para toda la carrera.

La otra forma es tomarlo a la chacota, realmente correr para divertirse. Si sale, sale; si no, mala pata.

Está todo muy bien. Pero si no sale, no llore, amigo.

La culpa la tuvo usted.

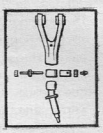
GUIA CORSA

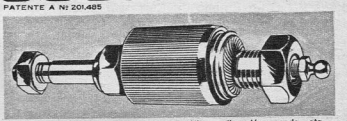
REALIZACION EDDIE PUBLICITARIA 32-1424/7989

MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

SOLUCION DEFINITIVA para su DAUPHINE y GORDINI, aplicándole la EXCENTRICA CORRECTORA DE COMBA "ROSSIGLES"

PATENTE A Nº 201.485





Elimina ruedas abiertas, desagues de neumáticos, dirección pesada, etc. Se instala en la parrilla superior de suspensión. DE FACIL COLOCACION Y SIN MODIFICACIONES PREVIAS

Fabrica y Distribuye: CORDOBA Y CIA., Dr. Juan F. Aranguren 2535, Tel. 611-5567, Bs. As.

SOLICITELAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

GARANTIA TOTAL

OFERTA DE LA SEMANA

Bujías BOSCH legítimas a sólo $ 310.-

Envíos al interior en 24 hs.

También venta de Repuestos y Accesorios legítimos y nacionales para su DKW

UNION PARTS

Lope de Vega 2802

Buenos Aires

REPUESTOS LEGITIMOS PEUGEOT

OSCAR S. E. DEL PRADO S. C. A.

FAROS "FANTASTIC"

BOCINAS MARCHAL

CABILDO 4112

T. E. 701 - 5798 - 5846

Buenos Aires

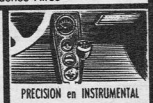
Alfa Romeo

REPUESTOS ORIGINALES

JUAN ANGEL DIEZ Y CIA. S. A.

AV. PUEYRREDON 880

TEL. 89-6290 y 87-8471



PRECISION en INSTRUMENTAL

Nu-Ve

Limpiaparabrisas - Velocímetros Cuenta vueltas - Marcadores temperatura - Manómetro de aceite Calefactores - Encendedores - Teleros tipo competición - Auto radio.

ENVIOS AL INTERIOR

AVELLANEDA 1770 TE. 66-3152

ATENCION

CASA DACAR

El centro del DISTRIBUIDOR EL CARBURADOR Y LA BOMBA DE NAFTA

Ofrece LEVAS CON DISEÑO ESPECIAL Y CARBURADORES WEBER HORIZONTALES PARA COMPETICION

Repuestos del encendido para coches Americanos y Europeos.

ENVIOS AL INTERIOR

FITZ ROY 71 - T. E. 54-6428

Suc. J. B. Justo 3088 - Bs. As.

FIAT

Mecánica FIAT en general

PASTEUR 736

Altura Córdoba 2300

Frente a la facultad

VENETO

AJUSTE DE MOTORES

Afinación, Puesta a Punto, Dinamos, Arranques, Dirección, Suspensión, Frenos y Balanceo.

EQUIPO DE COMPETICION

Los trabajos son realizados con la mayor Seriedad, Garantía y Rapidez. ATENDIDO POR SUS PROPIOS DUEÑOS. SE PREPARAN MOTORES DEPORTIVOS.

LAMBERT HNOS.

SERVICIO INTEGRAL DE ELECTRICIDAD Y CARBURACION DEL AUTOMOVIL

TRABAJOS GARANTIZADOS

Mecánica Ligera

HORARIO

Todos los días, incluso SABADOS y DOMINGOS de 8 a 24 hs.

ASAMBLEA 506 - 512

TEL. 921-4514

MARCELO comunica su desvinculación de Radio TRADE y la iniciación de actividades en su moderno local.

AUTO RADIO LA TOUR

INSTALACION - VENTA REPARACION Y CANJE DE SU VIEJA AUTO RADIO

J. A. P. DE MELO 2193

TEL. 85-0678 Bs. As.

ARONDE VOT SIMCA

OFERTA DE LA SEMANA

Tablero integral, compuesto de AMPERIMETRO, MANOMETRO Y TERMOMETRO

Precio $ 500 para SIMCA o FIAT

ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS

GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fé 3260

Tel. 83-2963 - Buenos Aires

No cerramos al mediodía

"EL NEGRO"

SILENCIADORES

CAÑOS DE ESCAPE

Rojas 2246

Tel. 58 - 5585 Cap.

Ya atendemos!.

en nuestro nuevo local de GUATEMALA 4416

(Casi esquina Cánning 1900) Tel. 71-5862

J. C. ZUPPIROLI S. R. L.

REPUESTOS FIAT

GRAN PREMIO

HISTORIAL: NOMBRES, MARCAS

Un nombre se destaca rutilante entre los ganadores del Gran Premio de Carretera, desde 1910 hasta la fecha: el de Oscar Alfredo Gálvez. Oscar reforzó su enorme popularidad con siete triunfos absolutos y 35 triunfos en etapas. Sus performances y las de su hermano Juan pusieron el nombre de Ford en los titulares de los diarios año tras año, 12 de las 21 veces que un automóvil de esa marca llegó primero.

Juan ganó cinco veces y 31 etapas. Aparte de ellos, sólo Gaudino, Lo Valvo, de la Fuente y Riganti repitieron su triunfo en un GP. A la extraordinaria performance de Oscar, ¡debe agregarse un segundo y cinco terceros puestos!

Entre los corredores actualmente en actividad, la mejor actuación corresponde a Dante Emiliozzi con un triunfo, un segundo puesto y once etapas ganadas.

Volviendo a las marcas los Ford ganaron, como dijimos, en 21 oportunidades, obteniendo además 15 segundos puestos. Los Chevrolet ganaron seis veces y llegaron segundos 12 veces. Luego Studebaker, Hudson y Mercedes-Benz fueron las únicas marcas que repitieron triunfos, pero cabe destacar que desde que Riganti ganara en 1936 con un Terraplane, no volvió a asomar en el GP una nariz exitosa que no llevara la marca Ford o Chevrolet.

Esto es algo, lo demás lo dicen los números. Desde un cálculo de probabilidades para el GP que comienza esta semana hasta la evolución de los promedios, los cambios de recorrido o la evocación romántica de los que fueron, de los que abrieron caminos en el país y en el deporte, de los que aún son.

LOS CUARENTA MEJORES

Conductor	Marca	Puestos alcanzados P	S	T
Gálvez, Oscar Alfredo	Ford	7	1	5
Gálvez, Juan	Ford	5	4	1
Gaudino, Juan Antonio	Hupmobile	2	1	1
Lo Valvo, Angel	Ford	2	—	1
de la Fuente, Mariano	Packard - Studebaker	2	—	—
Riganti, Raúl	Hudson - Terraplane	2	—	—
Ciani, Marcos	Chevrolet	1	2	—
Hernández, Rosendo	Ford	1	1	2
Bucci, Domingo	Hudson-De Soto	1	1	1
Zatuszek, Carlos	Mercedes - Benz	1	1	1
Emiliozzi, Dante	Ford	1	1	—
Fangio, Juan Manuel	Chevrolet	1	1	—
Marelli, Angel	Studebaker	1	1	—
Peduzzi, Félix Alberto	Studebaker	1	1	—
Blanco, Ernesto H.	REO	1	—	2
Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet	1	—	1
Kruuse, Arturo	Plymouth	1	—	1
Burke, Guillermo	Studebaker	1	—	—
Casá, Eduardo	Ford	1	—	—
Cassoulet, Juan	De Dion-Bouton	1	—	—
de Alzaga, Rodolfo	Ford	1	—	—
Diez, Manuel	Mors	1	—	—
Filippini, Mario	Fiat	1	—	—
Karstulovic, Emilio	Mercedes - Benz	1	—	—
Lozano, Roberto A.	Ford	1	—	—
Marimón, Domingo	Chevrolet	1	—	—
Ovides, Antonio	Studebaker	1	—	—
Pairetti, Carlos Alberto	Chevrolet	1	—	—
Poblet, Abel J.	Springuel	1	—	—
Risatti, Ricardo	Ford	1	—	—
Roatta, Tomás	Hudson	1	—	—
Supicci Sedes, Héctor	Ford	1	—	—
Giannini, París	Studebaker	—	2	1
Musso, Daniel	Ford	—	2	1
Garbarino, Carlos	Ford	—	2	—
Marcilla, Eusebio	Chevrolet	—	2	—
Bojanich, Daimo	Ford	—	1	1
Malgor, Pedro	Hudson - Lincoln	—	1	1
Mantiñán, Manuel	Chevrolet	—	1	1
Manzano, José	Chevrolet	—	1	1

LOS QUE GANARON ETAPAS

Gálvez, Oscar Alfredo	35
Gálvez, Juan	31
Emiliozzi, Dante	11
Kruuse, Arturo	11
Fangio, Juan Manuel	10
Risatti, Ricardo	8
Giannini, París	7
Ciani, Marcos	6
Peduzzi, Félix Alberto	6
Heredia, Félix	5
Supicci Sedes, Héctor	5
Gaudino, Juan Antonio	4
Menditeguy, Carlos Alberto	4
Musso, Daniel	4
Riganti, Raúl	4
Saigós, Santiago Luján	4

GANARON TRES ETAPAS: Ernesto H. Blanco, Juan Manuel Bordeu, Bernardo Duggan, Angel Lo Valvo, Domingo Marimón, Ernesto Petrini, Tomás Roatta, Pedro Yarza y Carlos Zatuszek.

GANARON DOS ETAPAS: Daimo Bojanich, Domingo Bucci, Esteban Fernandino, Víctor García, Rosendo Hernández, Alberto Loguio, Angel Marelli, Angel Pascuali, Eduardo Pedrazzini, Julio Pérez y Abel I. Poblet.

GANARON UNA ETAPA: Manuel Blas Novoa, Guillermo Burke, Gordon Brown, Oscar Cabalén, Raimundo Caparrós, Eduardo Casá, Juan Cassoulet, Manuel Cubillos, Rodolfo de Alzaga, Mariano de la Fuente, Jorge Descotte, Enrique Díaz Sáenz Valiente, Pablo Facchini, Mario Filippini, Carlos Garbarino, Pablo Gulle, José Herrada, Emilio Karstulovic, Víctor Laborde, Ricardo López, Roberto Lozano, Juan A. Malcolm, Fermín Martín, José Masetti, Juan Masoero, Angel Rosendo Meunier, Fernando Nery, Pedro P. Orsi, Antonio Ovides, Carlos Alberto Pairetti, Osvaldo Parmigiani, William P. Rhoads, Néstor Rica, Jorge Rodrigo Daly, Tadeo Taddía y Antonio Vázquez.

LAS MARCAS MAS DESTACADAS

Marca	P	S	T
Ford	21	15	19
Chevrolet	6	12	9
Studebaker	4	5	2
Hudson	3	3	3
Mercedes-Benz	2	1	1
Plymouth	1	1	1
Chrysler	1	1	—
Fiat	1	1	—
REO	1	—	2
Hupmobile	1	—	1
Mors	1	—	1
De Dion-Bouton	1	—	—
Packard	1	—	—
Springuel	1	—	—
Terraplane	1	—	—
Cass	—	2	—
Buick	—	1	—
De Soto	—	1	—
Lincoln	—	1	—
Panhard-Levassor	—	1	—
Alfa Romeo	—	—	1
Delaunay-Belleville	—	—	1
Dodge	—	—	1
Imperia	—	—	1
Jordan	—	—	1
Overland	—	—	1

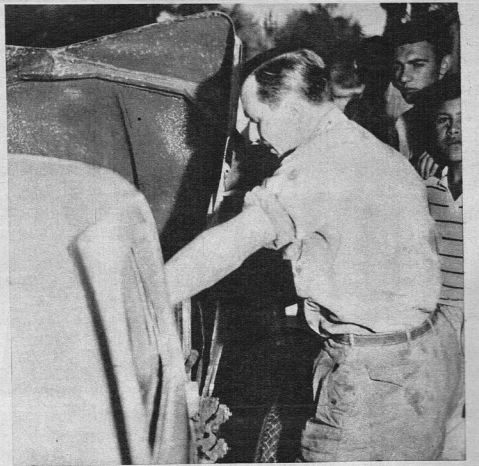
MARCAS GANADORAS DE ETAPAS

Ford	147
Chevrolet	34
Hudson	12
Studebaker	12
Plymouth	11
Chrysler	4
Mercedes-Benz	4
REO	3
Dodge	2
Packard	2
Springuel	2
De Dion-Bouton	1
Delaunay-Belleville	1
Fiat	1
Terraplane	1
Valiant	1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Y NUMEROS

por PEDRO ANIBAL REVOREDO

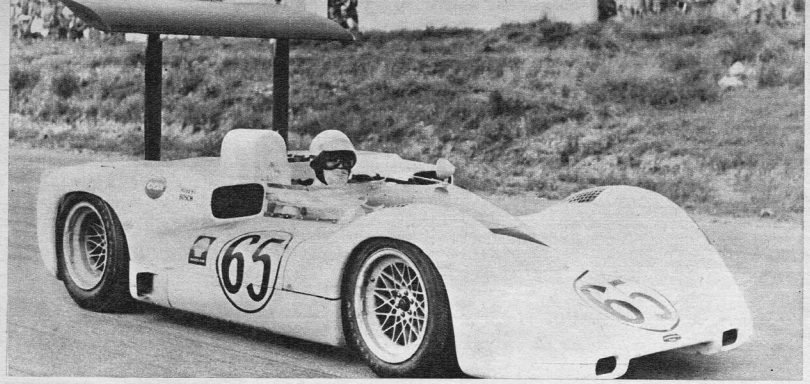


HISTORIAL DEL GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA

Año	Recorrido	Ganador	Segundo	Tercero	Promedio
1910	759 km	Cassoulet, Juan (De Dion-Bouton)	Castro, Andrés (Panhard-Levassor)	Laborde, Víctor (Delaunay-Belleville)	24,429 km/h
1914	711 km	Poblet, Abel J. (Springuel)	Turina, Santiago (Case)	Pastor, Isidro (Imperial)	49,180 km/h
1915	500 km	Filippini, Mario (Fiat)	Dorrego, Samuel (Case)	Basset, Diego (Mors)	78,736 km/h
1916	732 km	Diez, Manuel (Mors)	Rhoads, Paul W. (Studebaker)	Cassoulet, Eugenio (Overland)	46,408 km/h
1921	732 km	de la Fuente, Mariano (Packard)	Alzaga Unzué, Martín (Hudson)	Masoero, Juan (Dodge)	67,951 km/h
1922	732 km	Ovides, Antonio (Studebaker)	Rol, Juan (Buick)	Malgor, Pedro (Hudson)	72,324 km/h
1923	732 km	Burke, Guillermo (Studebaker)	Malgor, Pedro (Lincoln)	Giannini, París (Studebaker)	69,889 km/h
1924	1506 km	de la Fuente, Mariano (Studebaker)	Duggan, Bernardo (Hudson)	Ferreyra, Horacio (Studebaker)	60,232 km/h
1925	1506 km	Marelli, Angel (Studebaker)	Giannini, París (Studebaker)	Zanardi, Ernesto (Alfa Romeo)	70,489 km/h
1926	1506 km	Roatta, Tomás (Hudson)	Marelli, Angel (Studebaker)	Gaudino, Antonio (Hupmobile)	77,871 km/h
1927	1506 km	Gaudino, Juan A. (Hupmobile)	Giannini, París (Studebaker)	Bucci, Domingo (Hudson)	79,999 km/h
1928	1506 km	Bucci, Domingo (Hudson)	Correa da Silva, I. M. (Studebaker)	Zatuszek, Carlos (Mercedes-Benz)	96,723 km/h
1929	1506 km	Riganti, Raúl (Hudson)	Gaudino, Juan A. (Chrysler)	Blanco, Joaquín (Jordan)	105,421 km/h
1930	1506 km	Gaudino, Juan A. (Chrysler)	Zatuszek, Carlos (Mercedes-Benz)	Pedrazzini, Eduardo (Ford A)	81,926 km/h
1931	1384 km	Zatuszek, Carlos (Mercedes-Benz)	Ansaldo, Alberto (Hudson)	Blanco, Ernesto H. (REO)	88,920 km/h
1932	1480 km	Blanco, Ernesto H. (REO)	Bucci, Domingo (De Soto)	Nasi, Ricardo (Hudson)	93,345 km/h
1933	1650 km	Lozano, Roberto A. (Ford)			73,201 km/h
1934	1482 km	Karstulovic, Emilio (Mercedes-Benz)	Carú, Ricardo (Fiat)	Blanco, Ernesto H. REO)	76,745 km/h
1935	4409 km	Kruuse, Arturo (Plymouth)	Hortal, Cástulo (Plymouth)	Pereyra, Antonio (Ford (A)	
1936	6865 km	Riganti, Raúl (Terraplane)	Vázquez, Antonio (Ford)	Lo Valvo, Angel (Ford)	76,456 km/h
1937	6894 km	Lo Valvo, Angel (Ford)	Garbarino, Carlos (Ford)	Pedrazzini, Eduardo (Ford)	80,535 km/h
1938	6224 km	Supicci Sedes, Héctor (Ford)	Garbarino, Carlos (Ford)	Krusse, Arturo (Plymouth)	80,436 km/h
1938	7389 km	Risatti, Ricardo (Ford)	Pascuali, Angel L. (Ford)	Gauthier, Antonio (Chevrolet)	83,048 km/h
1939	7211 km	Lo Valvo, Angel (Ford)	Pérez, Julio (Chevrolet)	Yarza, Pedro (Chevrolet)	80,856 km/h
1939	1379 km	Gálvez, Oscar (Ford)	Taddia, Tadeo (Chevrolet)	Afanacenco, Boris (Ford)	76,699 km/h
1939	4429 km	Gálvez, Oscar (Ford)	Musso, Daniel (Ford)	Hernández, Rosendo (Ford)	98,999 km/h
1940	9445 km	Fangio, Juan Manuel (Chevrolet)	Musso, Daniel (Ford)	Hernández, Rosendo (Ford)	86,176 km/h
1947	5335 km	Gálvez, Oscar (Ford)	Marcilla, Eusebio (Chevrolet)	García, Víctor (Ford)	96,526 km/h
1948	9575 km	Marimón, Domingo (Chevrolet)	Marcilla, Eusebio (Chevrolet)	Gálvez, Juan (Ford)	80,726 km/h
1948	5189 km	Gálvez, Oscar (Ford)	Hernández, Rosendo (Chevrolet)	Bojanich, Daimo (Ford)	102,149 km/h
1949	11035 km	Gálvez, Juan (Ford)	Fangio, Juan Manuel (Chevrolet)	Gálvez, Oscar (Ford)	105,497 km/h
1950	5780 km	Gálvez, Juan (Ford)	Descotte, Jorge (Chevrolet)	Gálvez, Oscar (Ford)	121,823 km/h
1951	8457 km	Gálvez, Juan (Ford)	Bojanich, Daimo (Ford)	Musso, Daniel (Ford)	111,552 km/h
1952	4107 km	Hernández, Rosendo (Ford)	Gálvez, Juan (Ford)	Caparrós, Raimundo (Chevrolet)	123,210 km/h
1953	1633 km	Emiliozzi, Dante (Ford)	Gálvez, Juan (Ford)	Gálvez, Oscar (Ford)	165,574 km/h
1954	5446 km	Gálvez, Oscar (Ford)	Malneri, Guido (Ford)	Garavaglia, Juan C. (Ford)	116,347 km/h
1956	7447 km	Gálvez, Juan (Ford)	Peduzzi, Félix A. (Chevrolet)	Gálvez, Oscar (Ford)	107,315 km/h
1957	4903 km	Ciani, Marcos (Chevrolet)	Gálvez, Oscar (Ford)	Menditeguy, Carlos (Ford)	123,369 km/h
1958	5491 km	Gálvez, Juan (Ford)	Ciani, Marcos (Chevrolet)	Gálvez, Oscar (Ford)	137,841 km/h
1959	3950 km	de Alzaga, Rodolfo (Ford)	Gálvez, Juan (Ford)	Navone, Juan C. (Ford)	126,463 km/h
1960	4617 km	Gálvez, Oscar (Ford)	Ciani, Marcos (Chevrolet)	Caparrós, Raimundo (Chevrolet)	122,889 km/h
1961	5247 km	Gálvez, Oscar (Ford)	Gálvez, Juan (Ford)	Mantinián, Manuel (Chevrolet)	133,049 km/h
1962	3898 km	Peduzzi, Félix A. (Chevrolet)	Mabellini, Félix (Ford)	Meunier, Angel R. (Chevrolet)	127,423 km/h
1963	3814 km	Pairetti, Carlos A. (Chevrolet)	Mantinián, Manuel (Chevrolet)	Ríos, Armando J. (Chevrolet)	147,342 km/h
1964	3953 km	Bordeu, Juan M. (Chevrolet)	Emiliozzi, Dante (Ford)	Manzano, José (Chevrolet)	149,368 km/h
1965	4938 km	Casá, Eduardo (Ford)	Manzano, José (Chevrolet)	Bordeu, Juan Manuel (Chevrolet)	125,845 km/h

NOTA: Se han realizado cuarenta y seis ediciones, de las cuales no entran en la denominación oficial tres: el Gran Premio del Automóvil Club Argentino de 1915 (que paradójicamente fue la primera vez que se denominó Gran Premio, pero por el mal estado de las rutas se disputó bajo la misma denominación en el Hipódromo San Martín); el Gran Premio Extraordinario (tercer Gran Premio que se disputó en 1939 a causa de la suspensión obligada en Concordia del Gran Premio Argentino y que diera como ganador al *debutante* Oscar Alfredo Gálvez, quien también ganaría el Gran Premio Extraordinario) y la segunda parte del Gran Premio de América del Sur de 1948 (más conocido como el regreso de Lima de la recordada competencia a Caracas).

En 1910 el Gran Premio se denominó Copa José Pacheco y Anchorena; en 1914, Copa Dr. Juan A. Roth; desde 1916 a 1934 y en 1953 Gran Premio Nacional; en 1935, 1936 y 1947 se denominó Gran Premio Internacional; en 1937, 1938 y 1939 se disputó bajo la denominación de Gran Premio Argentino; en 1938 se disputó el Gran Premio del Sur Argentino que en 1939 se llamaría Gran Premio Internacional del Sur; en 1940, Gran Premio Internacional del Norte; en 1947, Gran Premio Internacional; en 1948, Gran Premio de la República, y finalmente en 1950 comienza a regir la denominación que aún continúa: Gran Premio Argentino de Carretera.



Chaparral, el norteamericano que ganó en Europa con transmisión automática, lanzó un nuevo modelo para disputar el trofeo instituido por Ceras Johnson. Revolucionario en muchos aspectos, su característica más saliente —y saliente en el sentido físico de la palabra— es el enorme alerón de cola que permite cargar las ruedas tractoras y sirve de freno aerodinámico.

UN INGLES EN EL CAN-AM

John Surtees, con Lola, ganó la copa challenger del nuevo campeonato disputado entre norteamericanos y canadienses. Sensación: el nuevo Chaparral

Cuando los vientos helados de Europa anuncian que "Capri c'est fini", un grupo de hombres que tienen la rara virtud de vivir andando fuerte y bien pagados, se trasladan ahora a América del Norte en busca de un trofeo de lo más "pop" y una remuneración del orden de los 350.000 dólares.

La primera carrera de la serie de seis que integran el nuevo campeonato norteamericano-canadiense, es la Players Quebec, disputada en el Monte Tremblant de climático nombre. Justo una semana después la "troupe" mueve sus bártulos a la distinguidísima Long Island y de allí vuelta otra vez al norte al Canadian Grand Prix, esta vez en Ontario. Para cubrir la cuota de vitamina C y sol, la siguiente fecha es el 16 de octubre: Laguna Seca en la "sunny" California. Allí los viajes se limitan y el Challenge se afiata en la costa oeste con Los Angeles Times Grand Prix el 30 de octubre, también en California como el nombre lo sugiere y el 13 de noviembre todo terminó en Las Vegas, ciudad del placer, con el norteamericanísimo Stardust (polvo de estrellas) Grand Prix.

La notoria ausencia del Chaparral (el Chevrolet de Bat Man) durante muchas fechas hacía sospechar de un retorno espectacular. En efecto, luego de la ausencia en la carrera de apertura del trofeo Can-Am aparece en la segunda carrera, Bidgehampton, con una cantidad de innovaciones julioverneanas...

El aparatejo en cuestión traía elementos de sustentación: sobre la cola una enorme ala de ángulo variable de 3 a 20 grados, un área frontal reducida considerablemente y dos radiadores de agua colocados a nivel de la nuca del piloto. El ala no es para volar, sino que variando el ángulo, se logra una mejor adherencia en caso que no se trabe, como le ocurrió a Hill durante la carrera. Poniendo el alerón en el ángulo máximo actúa como freno aerodinámico, si el sistema hidráulico falla pueden ocurrir dos cosas: 1) Que levante vuelo; 2) Que la máquina tenga que correr arrastrando contra el viento un enorme pedazo de lata inservible, que es lo que le pasó a Hill a lo largo de las últimas 50 millas de la carrera. No obstante, el balance general es favorable al nuevo engendro: 4° y 5° en la clasificación final; la victoria de Phil Hill en Laguna Seca, entre los mejores tiempos de clasificación en Bridgehampton y cuarto en la carrera, segundo puesto en Mosport, cuarta y quinta colocación en la Challenger con 18 y 12 puntos en total.

Indudablemente el trofeo de Ceras Johnson y por qué no decirlo, los 55.000 auténticos dólares exigían a los pilotos exigir a las máquinas. Solamente un vehículo terminó las tres primeras carreras, de la serie completa: un Mc Laren-Chevrolet propiedad del Hilton Racing Team y rodado bajo la responsabilidad del californiano Chuck Parsons. Este joven sumaba seis puntos al cabo de las tres primeras carreras cuando el líder Mark Donahue sumaba once. La distribución de puntos se hacía así: 9 al primero, 6 al segundo, 4 al tercero, 3 al cuarto, 2 al quinto y 1 al sexto de cada una de las seis carreras.

Con las fechas amontonadas en un período de nueve semanas, con las tres primeras colmando tres fines de semana consecutivos, la habilidad de conservar máquina corría a parejas con la calidad conductiva. Al promediar el torneo entre Estados Unidos y Canadá con pilotos de otros lugares, Mark Donahue atrás del volante de un Lola-Chevrolet tenía en su haber 11 puntos; Bruce Mc Laren y Chris Amon, ambos con Mc Laren-Chevrolet sumaban 10 puntos: Mc Laren por un digno segundo en Quebec y un tercero en Bridgehampton, Amon por haber llegado tercero en Quebec y segundo en Bridgehampton; Surtees con Lola T70, Gurney con Lola-Ford y Phil Hill con Chaparral sumaban nueve cada uno. Surtees triunfó en el Players Quebec y Gurney en Bridgehampton.

La escasa diferencia de puntaje entre cuasi los mejores creaba clima competitivo. Además, yendo a lo prosaico, a lo material, a lo repudiable, una diferencia de uno o dos puntos en la clasificación final podía significar un puchito de 10.000 dólares para el bolso.

Luego en Mont Tremblant se bajaron todos los récords: Amon dio el tiempo tope para el circuito con una media de 161,913 km/h.

En Bridgeshampton el ganador, Dan Gurney, estableció otro récord, a una media de 169,878 km/h para la carrera de 200 millas, junto con él los 18 que venían atrás también terminaron a velocidad récord.

Gracias a un Lola T70 equipado con motor Chevrolet, el refinado John Surtees obtuvo la copa challenger Can-Am y una pila así de alta de dólares.

Donahue ganó en Mosport con récord para la carrera y el giro más rápido al circuito lo dio Dan Gurney a una media de 171,213 km/hora. En Los Angeles, John Surtees ganó con la velocidad más rápida para el circuito y Jim Hall en Las Vegas hizo 183 km/h de promedio. Ver para creer.

A pesar de las dificultades sufridas al principio, John Surtees se llevó la copa a casa. En Mosport, un accidente lo eliminó de la carrera junto con otros tres coches, mientras que Dan Gurney terminaba solo una carrera de las tres primeras y se llevaba ocho mil dólares.

En la segunda de las carreras disputadas en California fue John Surtees con el Lola T70 quien se llevó los laureles, en segundo lugar se clasificó Jim Hall con el "Bat-Man auto" Chaparral y tercero el "manco" Graham Hill, también con Lola T70.

La última de las carreras para la Can-Am Cup se corría en Las Vegas, sobre un recorrido de 338 kilómetros por hora, pero la carrera quedó en manos de Surtees a una media de 176 kilómetros por hora. Lo siguió Mc Laren con su propio Elva-Chevrolet, tercero Mark Donahue con el Sonoco Special Chevrolet, cuarto Peter Revson con otro Mc Laren Ford y quinto Lothar Mostchendacher con Chevrolet.

Con el triunfo de Phil Hill en Laguna Seca y el segundo puesto para Farnelli Jones con Lola, el Canadian-American Challege Cup se definió de la siguiente forma:

1) John Surtees (Gran Bretaña), con Lola T70 Chevrolet.
2) Mark Donahue (U. S. A.) con Loca T70 Chevrolet.
3) Bruce Mc Laren (Nueva Zelandia), con Mc Laren Chevrolet.
4) Phil Hill (U. S. A.), con Chaparral.

John Surtees se llevó el trofeo, y 55.000 dólares a cambio de algo así como 12 horas de manejo. El éxito de este nuevo campeonato es evidente ya que hubo récord de espectadores: 56.200 espectadores para la primera carrera y 20.500 para la última canadiense, a pesar de que al termómetro le faltaba mucho para llegar al cero, pero desde abajo...

E. S. O.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LU 13 - RADIO NECOCHEA

Cerrando el año deportivo, luego de haber transmitido en 1966 un total de 25 carreras, realizará la:

TRANSMISION INTEGRA DEL GRAN PREMIO TURISMO DE CARRETERA 1966

Del 2 al 11 de diciembre, Radio Necochea transmitirá totalmente la competencia, con 4 equipos móviles en cada etapa, aviones transmisores, Control Central y emisiones gigantes en la llegada a Necochea, que se extenderá a toda la tarde.

LU 13 RADIO NECOCHEA

UNA ANTENA DE PROGRESO EN LA MEJOR PLAYA ARGENTINA

...Y EN DEPORTES LA PRIMERA DEL INTERIOR DEL PAIS

PERU
OTRO TRIUNFO PARA PITY

En el circuito "El Club", de las afueras de Lima se realizó una prueba con puntaje para el campeonato peruano en sus distintas categorías.

Federico "Pity" Block se impuso con un Lotus Elan en el trazado de 2.500 metros a un promedio de 120 kilómetros horarios, aventajando al Nº 8 de Lito Licetti con Ford Cobra 427 por escaso margen.

A las 11 de mañana se largó la prueba tomando la punta el 12 de Luis Alvarado con Ford Mustang, seguido por Licetti y Block. Al cubrir la segunda vuelta Licetti, debido a la mayor potencia de su máquina, se adelantó a Alvarado quedando tercero Block pero por poco tiempo, ya que en la tercera pasó al segundo puesto. Así se mantuvieron las posiciones hasta la vuelta 46 donde Block pasó en plena curva a Licetti y lo aventajó por pocos segundos, manteniendo el primer puesto hasta el final de la competencia.

Block llevó así su Lotus Elan al primer puesto absoluto. Licetti ganó la suya y en las otras resultaron triunfadores Eduardo Rodrigo (Alfa Romeo Giulietta), Alfredo Astengo (Volvo 122 S) y Pedro de las Casas (Opel).

CIRCUITO "EL CLUB" LIMA - PERU
CLASIFICACION FINAL

CLASE "FUERZA LIBRE"

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Vtas.
1º	8	Lito Licetti	Ford Cobra 427	50
2º	12	Luis Alvarado	Ford Mustang	47
3º	21	Renzo Matellini	Ford Mustang	46
4º	3	Oscar Aramburú	Lotus 7	40

RECORD DE VUELTA: 8 Lito Licetti con 1m 14s.

CLASE "C"

1º	6	Federico Block	Lotus Elan	50
2º	1	Miguel Navarro	A. Romeo Giulia "S"	50

RECORD DE VUELTA: 6 Federico Block con 1m 12s 4, a un promedio de 124,3 km/h.
PROMEDIO GENERAL: 120,108 km/h.

CLASE "D"

1º	100	Eduardo Rodrigo	Alfa Romeo Giulietta	45
2º	7	Alan Mortimer	Morris Cooper 1,3	43

RECORD DE VUELTA: 100 Eduardo Rodrigo con 1m 20s|4.

CLASE "B"

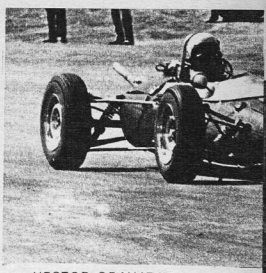
1º	9	Alfredo Astengo	Volvo 122 "S"	43

CLASE "E"

1º	66	Pedro de las Casas	Opel	42
2º	90	Henry Peet	Opel	42
3º	47	Carlos Henckel	MG Midget	41
4º	56	Willy Tuss	Morris Cooper	41
5º	75	Reynaldo Roberts	Austin Cooper	41
6º	43	Walter Ledgard	NSU 1.000	39

RECORD DE VUELTA: 90 Henry Peet con 1m 29s 9.

MN en Bahía
MARTIN, LA



por HECTOR GRANATO

¡Albricias! Con el fin de la temporada, el primer triunfo de un MN Fórmula 1 con motor trasero para agregar algo más (muy importante) al caudal de hechos positivos de este pródigo año 1966. Se produjo por cierto en forma bastante lógica, pues el Crespi-Fiat de Martín ya había ganado una serie en el Autódromo y era el auto más indicado, aparentemente, para hacer peligrar la chance de los autos vetustos con motores potentes. Indudablemente éstos andan mucho más fuerte que el monoplaza de Martín, pero las muy superiores condiciones de estabilidad y frenaje de este auto equiparaban la diferencia de cm³ y de HP, en un Autódromo chico como el de Villa Bordeu, en Bahía Blanca.

En la primera serie la superioridad establecida por Carlos Martín fue notoria y sólo tuvo que luchar con Sotro, quien abandonó en la décima vuelta. Varisco y Requejo, que viajaban atrás, también se quedaron y al completar las diez vueltas de la serie, 26 segundos separaron a Martín de Héctor Sanmartino.

Con todo, faltaba la final para concretar opiniones porque la mayoría de autos más poderosos y los más capacitados con motor delantero habían quedado postergados, por sorteo, para la segunda serie. Allí estaba Di Santo, usual dominador de los últimos tiempos, estaba don Vicente Cipollatti, estaba Carlos Destéfano con el F-100 "made by Bamse", y también estaba el valor local Héctor Plano, cuyo auto tenía tierra de años encima. Pero se la sacudió bien en la serie, donde buscó la punta hasta ubicarse en ella y hasta batió el récord del circuito que tenía en su poder Kissling con el minijunior F. 4. Di Santo que había salido en la punta tuvo que resignarse a ser segundo ante el empuje incontenible de Plano, y Destéfano tercero con problemas de amortiguación. A todo esto el público bahiense más que contento, contentísimo.

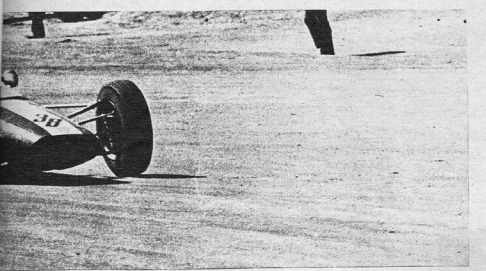
En el repechaje Requejo, con el embrague del coche de Rissatti, les ganó cómodo a Favergiotti, Galanti y Varisco, este último con los frenos en mal estado.

Con un breve intervalo para una carrera de motocicletas, comenzó lo que todos esperaban: la final con los mejores de ambas series. La mayor aceleración de Di Santo le permite picar en punta, pero basta una sola vuelta para que los sectores sinuosos permitan el avance de Martín al primer lugar. Atrás Di Santo, Requejo y Plano, en ese orden. Abandona Requejo, por causa del embrague que lo tuvo a mal traer todo el día, y automáticamente Plano pasa al tercer lugar. Avanza sobre las posiciones de Di Santo, luego

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Blanca

GLORIA DEL RUIDO EN POPA



sobre las de Martín y en la séptima vuelta pasa al frente. El público ulula. Sin embargo, no por mucho tiempo. En la undécima vuelta se detiene en su box por una falla tragicómica: se corrió el asiento hacia adelante y de la batería que estaba debajo del mismo se desprendió un cable; como resultado se paró el motor. Pierden una vuelta arreglando. En consecuencia Martín gira cómodo hasta el final mientras Di Santo y Cipollatti sostienen una lucha entre ellos y Plano trata de recuperar posiciones andando tan rápido como se lo permitía su auto y algo más. Cuando en determinado momento lo pasó a Martín, todo el mundo creyó que nuevamente estaba puntero, pero sólo sucedía que había alcanzado el mismo número de vueltas de Martín, que siguió primero.

Para los bahienses fue una fiesta total por sus ídolos Martín y Plano. Es indiscutible la repetición en toda carrera, de fallas imposibles que aparecen en autos imposibles para nuestro tiempo. Plano alcanzó el record de vuelta y probablemente pudo haber ganado la carrera, pero tampoco se puede salir a competir con un auto que se desarma. Por lo demás ningún otro auto pudo hacerle frente a Martín y si éste con 1500 cm³ pudo andar mejor que los de cuatro litros, lo hace con más seguridad y es más lindo estéticamente, ¿hace falta decir que es un auto decididamente mejor? Evidentemente, no. Bahía Blanca tuvo la gran importancia de demostrarlo. Buena organización, mucho entusiasmo. Una nueva "Capital del Automovilismo" está surgiendo en el sur.

BAHIA BLANCA AUTOMOVIL CLUB
MECANICA NACIONAL FORMULA UNO
Circuito de Villa Bordeu - 27/XI/66
CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

1º	38	Martín, Carlos J.	Crespi-Fiat	15m 02s 2	15
2º	4	Sanmartino, Héctor	Chevrolet	15m 28s 2	15
3º	25	Peral, Francisco	Rambler 6L	15m 15s 7	14
4º	16	Rodríguez, Ramón	Chevrolet	15m 15s 8	14
5º	70	Pascuali, Norberto L.	Chevrolet	15m 16s 3	14
6º	80	Lavios, Salvador	Chevrolet	15m 18s 3	13

PROMEDIO DEL GANADOR: 116,241 km/h.
RECORD DE VUELTA: Carlos J. Martín en 58 s.

SEGUNDA SERIE

1º	20	Plano, Héctor E.	Plymouth	14m 56s 4	15
2º	3	Di Santo, Domingo	Chevrolet Super	15m 07s 7	15
3º	10	Destéfano, Carlos	Ford F-100	15m 35s 5	15
4º	5	Cipollatti, Vicente	Chevrolet	14m 58s 6	14
5º	56	Franchi, Antonio	Chevrolet	15m 41s 1	14
6º	57	Platini, Teruggi, Eladio	Renault 1093	15m 49s 2	14
7º	62	"Jerry Bravi"	Auto-Union	13m 46s 3	11
8º	60	Favergiotti, Fernando	Auto-Union	15m 06s 3	7

PROMEDIO DEL GANADOR: 117,469 km/h.
RECORD DE VUELTA: Víctor Risatti, en 56s 3.

REPECHAJE

1º	2	Requejo, Ramón	Chevrolet Super	10m 10s	10
2º	60	Favergiotti, Fernando	Auto Union	10m 47s 6	9
3º	59	Galanti, Marcos	Auto Union	10m 58s 7	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 115,181 km/h.

FINAL

1º	38	Martín, Carlos J.	Fiat 1500	35m 38s 4	35
2º	3	Di Santo, Domingo	Chevrolet Super	36m 00s 9	35
3º	5	Cipollatti, Vicente	Chevrolet	36m 13s 7	35
4º	4	Sanmartino, Héctor	Chevrolet	36m 16s 2	35
5º	20	Plano, Héctor E.	Plymouth	36m 27s 9	35
6º	16	Rodríguez, Ramón	Chevrolet	35m 59s 6	33
7º	56	Franchi, Antonio	Chevrolet	35m 48s 7	31
8º	80	Lavios, Salvador	Chevrolet	35m 50s 8	29
9º	70	Pascuali, Norberto L.	Chevrolet	36m 53s 5	29

PROMEDIO DEL GANADOR: 114,898 km/h.
RECORD DE VUELTA: Héctor E. Plano en 57s 2.
ABANDONARON: Ramón Requejo en la 4ª; Carlos Destéfano en la 4ª; Francisco Peral, en la 8ª; Eladio Platini Teruggi en la 18ª; Fernando Favergiotti en la 9ª.
NO LARGO: Marcelo Raitzin.

MOTONAUTICA

UN TEMIBLE CATAMARAN

Al igual que hace dos semanas atrás el "flato" Alberto Regnícoli volvió a vencer en una regata de larga distancia. Esta vez fue de San Fernando a Zárate y su catamarán Fetiche III volvió a rendir como en aquella oportunidad impulsado por dos motores Mercury 110 CV. Para Regnícoli fue la cinta azul.

Los corredores se vieron relativamente favorecidos por el poco viento y la tranquilidad del río. Decimos relativamente, pues a muchos les gusta andar en lo bravo. Allí tienen ventaja las máquinas de mediana potencia, pues con río calmo las pequeñas no deben enfrentar la marejada y las más grandes desarrollan toda su potencia.

A las 10 del último domingo se efectuó la largada para la Clase Fuerza Libre, donde partieron solo cinco de los ocho inscriptos, mientras que un cuarto de hora más tarde lo haría la Clase Argentina de Turismo con veinte presentes sobre veintidós inscriptos. Uno de los que no largó fue el mitológico Juan Carlos Quevedo con su super potente Espuma !!.

En las largadas nacen muchas anécdotas pero esa de equivocarse el camino (bueno, en realidad el curso del río) a poco metros de partir... La cosa fue que Luis D'Aria enseguida se dio cuenta de la equivocación y retomó la ruta y enfiló su Mojarra 36. Pero al igual que Tigresa de Adolfo Barrera (gran animador de la competencia durante sus comienzos) y Cobra I de Eduardo Bembibre se quedaron con inconvenientes mecánicos. Con ello se aseguró aún más el triunfo del **témible catamarán**.

La Clase Argentina de Turismo ofreció una lucha tan interesante como inesperada en todas sus categorías (más o menos la raíz cúbica de 567.894) lo que puede servir como elemento a los partidarios de una multimillonaria subdivisión de categorías justificándose como "son muchas, pero parejas". Y esta vez fue cierto: en la B Galiana se impuso a Pinos por cuatro segundos (!), una ínfima diferencia después de casi una hora y media de carrera; en la C Corrales empleó cincuenta y cinco segundos menos que Schuster, en la D Bretón se impuso fácil, pero en la E Galli aventajó a Kundig por cuarenta segundos. En la F siguió la lucha: Mastromarino le ganó a Lancellote por cincuenta y dos segundos. En la I Vendramín a Matthesius por treinta segundos. Vezzucci fue el único que arribó en la categoría J, pero eso no quiere decir que no tuvo "su apuro": por dos segundos perdió la satisfacción de ser el más rápido dentro de la Clase Argentina de Turismo en manos de Aldo Vendramín.

Felicitaciones a los ganadores. A los segundos, otra vez será. Hasta entonces. Un consejo: **cuidado con los catamaranes.**

REGATA SAN FERNANDO - ZARATE
Club Náutico Zárate - 27/XI/66
CLASIFICACION

CLASE FUERZA LIBRE

Pos.	Nº	Conductor	Lancha	Tiempo
1º	111	Regnícoli, Alberto	Fetiche III	0h 43m 28s
2º	4	Maronese, Luis A.	Mara II	1h 02m 09s

CLASE ARGENTINA DE TURISMO - CATEGORIA BT

1º	4	Galiana, Luis	Corina	1h 26m 01s
2º	1	Pinos, Joaquín	Terca	1h 26m 05s

CLASE ARGENTINA DE TURISMO - CATEGORIA CT

1º	3	Corrales, Juan Carlos	Miss Delta Marine	1h 23m 00 s
2º	2	Schuster, Manuel	Bambi	1h 23m 55s

CLASE ARGENTINA DE TURISMO - CATEGORIA DT

1º	3	Bretón, Santiago	Miss Delta Marine II	1h 15m 02s
2º	7	Mazzini, Luis	Naembucú	1h 43m 57s

CLASE ARGENTINA DE TURISMO - CATEGORIA ET

1º	11	Galli, César (h)	Poupée	1h 05m 55s
2º	6	Kundig, Teodoro	Miss Delta Marine 32	1h 06m 35s
3º	12	Muzzio, Juan	Géminis	1h 10m 00s
4º	5	Zucati, Carlos	Cascabel	1h 13m 00s
5º	10	Palmer, Pedro	Pampero IV	1h 15m 00s
6º	19	Ciravegna, Juan	Coyita	1h 26m 00s

CLASE ARGENTINA DE TURISMO - CATEGORIA FT

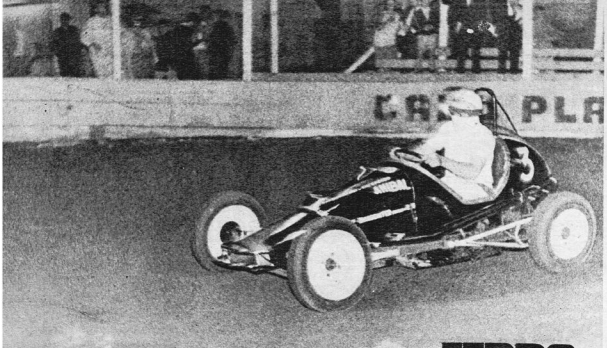
1º	3	Mastromarino, Hugo	Hugo I	1h 07m 58s
2º	4	Lancellote, Ricardo	El Rayo	1h 08m 50s

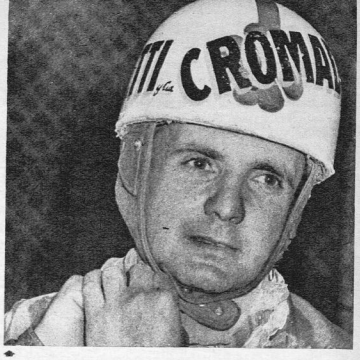
CLASE ARGENTINA DE TURISMO - CATEGORIA IT

1º	6	Vendramín, Aldo	Sandro II	0h 52m 30s
2º	1	Matthesius, Alfredo	Estrellita IV	0h 53m 00s
3º	3	Romitelli, Amilcar	Gualicho	0h 53m 30s
4º	4	Garrido, Víctor	Pampero	0h 56m 57s
5º	7	Rivero, Norberto	Serranita	0h 59m 37s

CLASE ARGENTINA DE TURISMO - CATEGORIA JT

1º	1	Vezzuci, Juan Carlos	Pampero III	0h 52m 32s





Salvador Sarda fue el ganador de la noche en speedway. Su hermano Raúl tuvo problemas y debió correr con máquinas prestadas. Calidad indiscutible en ambos.

SABADO A LA NOCHE: FERRO

El campeón de midget conduce con soltura y precisión. Efrén Chemoli ganó la reunión inaugural de la Temporada 1966/67.

por ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA

Hay que ir. Sin lugar a dudas es un espectáculo emocionante, con un atractivo especial. Distinto a todo lo que a deportes mecánicos se refiera y parecido solamente a él mismo. Reúne una cantidad de factores positivos que lo elevan a un nivel considerable como entretenimiento: la temporada comienza con "el tiempo lindo", a fines de noviembre; es nocturno, lo que lo destaca entre todo el resto de carreras que se hacen en nuestro país y es un buen motivo para llenar la forzada salida del sábado a la noche: por ser sábado no hay angustias de quedarse sin la cuota diaria de ocho horas de sueño.

Generalmente, salvo que falten máquinas, la noche está dividida en cuatro series, dos repechajes, dos semifinales, una final de perdedores para las notas y una final.

Los animadores para esta primera fecha serían prácticamente los mismo que en temporadas anteriores, con un suspendido, entre los Midgets, por portarse mal: Ulivi.

Lástima, también él era espectáculo. En cambio para las notas los tuvimos a todos, empezando por Raúl Sarda, indiscutiblemente el mejor. Lo vimos manejar. En la serie que le tocó correr salió colocado último. Al promediar la primera vuelta, en la recta opuesta había pasado a los dos que le precedían, en la segunda curva pasó a la primera colocación y allí quedó hasta el final de la serie. En la final tuvo mala suerte y un poco de despiste por parte de sus mecánicos: se olvidaron de echarle alcohol y tuvo una autonomía de dos vueltas. Pero todo quedó en casa y la copa fue a manos de Salvador Sarda, su hermano.

Todos los récords de la noche cayeron en la gran final. Se venían haciendo tiempos que oscilaban entre los 1 minuto 24 segundos y 1 minutos y 28 segundos. Salvador Sarda empleó para las cuatro vueltas finales 1 minuto 27 segundos 8/10, ganando la carrera de punta a punta y solamente asediado por su hermano las dos primeras vueltas. De la misma forma había ganado la primera serie; esa noche Salvador Sarda fue un hombre de punta. Néstor Corvalán, discípulo de Raúl Sarda, es un chico joven que conoce su profesión. Ganó su serie y esperó la 2ª semifinal. Punteaba, peleaba el puesto con Invernizzi. Más atrás venía el actual campeón Raúl Sarda, con la moto de su hermano. Se giraba rápido, así tres vueltas, entraron en la cuarta y última, salen las motos con el máximo de potencia de la última curva para entrar en la recta de la llegada, cuando se enganchan entre sí contra la empalizada provocando el único accidente de la noche. Por suerte no hubo lastimados; Corvalán retiró su máquina de la pista, Invernizzi se levantó, preguntó cuantos se habían clasificado para la final y quedaba un puesto libre. Arrastrando un poco una pierna y otro poco la moto, se hizo bajar la bandera, clasificándose para intervenir en la final. Así es la gente del speedway. En la final de perdedores se impuso Ricardo Meabe padre en la última vuelta, haciendo una gran carrera. Las posiciones de la final fueron las siguientes: 1º Salvador Sarda, 2º Salatino, 3º E. Marcelli, 4º J. Vallone, 5º R. Meabe (hijo) y 6º R. Sardá por el inconveniente debido al inconveniente señalado.

Luego de ver las motos nos aparecen estos autos raros. La calidad mecánica de unos y otros guardaba la misma relación que hay entre un disco de Palito Ortega y una construcción de Le Corbusier... Las máquinas vedettes eran "La heladera" de Cantó, ex Gerardo Lapido; el 5, ex Pozzetta hoy piloto de TC y la de Chemoli, campeón de la categoría.

Con tranquilidad Cantó ganó su primera serie. Y Chemoli la segunda, con tiempo récord para las series con 7 minuto 46 segundos 2/5. En la tercera serie ocurrió algo muy curioso: primero tuvo que pasar un tiempito bastante dilatado para que los coches largaran parejos. Se repitió tres veces la salida. Algo de culpa tuvo un banderillero en la línea de largada. Promediando la carrera dos coches se detuvieron: el de Blasón y el de Rey, por falta de corriente el primero. Al ver los dos coches detenidos, todo el grupo se detuvo en la siguiente vuelta, para unos segundos después volver a acelerar y seguir corriendo, todo esto en el transcurso de una curva... Marsimilla fue el ocasional ganador. Rubén Cané anduvo fuerte, entre los mejores. En el primer repechaje hubo dos desconexiones más. Ya se había eliminado de programación una serie —debían ser cuatro— pensando en la poca concurrencia de participantes. Con doce inscriptos y tres más que llegaron a último momento se podrían haber hecho las cuatro series y evitar al público la espera entre carrera y carrera. Es muy perdonable este pequeño error por haber sido la primera fecha del campeonato. El primer puesto en este repechaje para L. Pardo, quien lo logró en la última vuelta luego de una lucha emocionante con A. Rey. En el segundo repechaje se impuso el lírico Rubén Cané y se quedaron Corvalán y Blasón. Llegando siempre, O. Roberto, cuyo vehículo tiene música funcional en la transmisión.

Parece que todo es allí muy rápido: junto a Alberto Asad, comisario de turno de la C. D. A., cronometramos el paso del camión que alisa la pista. En una vuelta empleó un tiempo de 37 segundos clavados, lo que en cuatro giros livianitos, nos daría un total de un minuto más que los midgets!

En la primera semifinal se destacó M. Fernández, como muy bueno. Es el mismo que el año pasado le puso alas a su coche y salió a volar por encima de los demás... En la segunda se nos quedó Cantó, gran valor, por rotura de la cubierta delantera derecha, ocasión en que ganó Cané.

Para la final, Chemoli se vino como nos tiene acostumbrados. A ganar, y ganó. Frente a la meta pasó primero él, las seis vueltas. Así lo vimos, a pesar que el precario sistema de marcación de la línea Largada-Llegada no es muy preciso sino que es a cjímetro, establecida la menor distancia entre dos puntas. La clasificación final para esta última carrera de la noche fue la siguiente: 1º E. Chemoli en 2 minutos 04 segundos 3/5; 2º M. Fernández en 2 minutos 10 segundos 1/5; 3º R. Cané en 2 minutos 10 segundos 4/5; 4º E. Pérez y 5º J. García. Después las luces se fueron apagando y los motores enfriando. Mientras el vapor de agua que salía de los depósitos y radiadores se hacía más leve fuimos saliendo entre el público.

Nos quedaron algunos nombres: Raúl y Salvador Sarda, Invernizzi, Salatino, Corvalán y somos injustos con los demás porque en speedway andan parejo casi todos. Entre los conductores de midgets están Chemoli quien por algo es campeón, Fernández, Cantó, Cané, Pantuso, pero aquí la diferencia es mayor desde estos que nombramos hasta algunos que no la ven ni cuadrada. Pero las cosas mejoran, ya hay varios que usan amortiguadores telescópicos y otros que tienen una posición de manejo razonablie y conducen con los brazos. La vieja técnica de serruchar con violencia y todo el cuerpo, todavía tiene, sin embargo, sus entusiastas representantes.

Otro de los buenos pilotos de midget lució sus cualidades el último sábado: Rubén Cané. También Cantó, Fernández y Pantuso demostraron estar entre los que mejor dominan la técnica de la pista de tierra.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Como todos los años ATMA enviará sus camiones a la ruta del Gran Premio de Turismo Carretera. Las unidades estarán diseminadas en toda la ruta y estarán presentes también en todas las llegadas de etapa. ATMA pone así una vez más de manifiesto su espíritu deportivo, ya que pondrán a disposición de todo competidor que lo necesite su personal técnico y sus baterías.

Ahora es la peña "El Chiche", con sede en la calle Hipólito Yrigoyen, de Martínez, la que anuncia la preparación de un nuevo TC que conducirá Néstor Moreno y que está preparando Eduardo Steffich. Las características del nuevo automóvil serán las siguientes: casco Falcon 66 al que lo modificará Baufer, motor F-100, caja Mustang, cuatro carburadores Weber de 48 mm, diferencial Eaton autoblocante. Linda mezcla, y más linda todavía si a todo esto agregamos frenos de disco en las cuatro ruedas.

La comisión directiva encabezada por su presidente el señor Ricardo Cavalleri ha decidido organizar para el próximo veinticinco una cena con el propósito de recaudar fondos. Se llevará a cabo en la calle Rodríguez Peña 923, de Martínez.

La peña Los Primos de Lanús realizó el sábado pasado una gran cena de camaradería con motivo de la participación en el Gran Premio de TC de uno de sus protegidos. Con tal motivo, el taller de la calle Juan B. Justo Nº 1148 de Lanús Este se vio invadido por un gran número de corsas que auguraron tanto al piloto Mario Rois como al copiloto Rafael Filippi el mayor de los éxitos en el próximo GP.

"Qué quieren Froilán González, Baufer, Formisano y Compañía? Lo que pasa es que ellos se hacen autos sport porque no tienen los pantalones bien abrochados para manejar los auténticos TC..." Estas son las sabias y proyectivas palabras de un popularísimo volante de la categoría, luego de la Asamblea de la ACTC, donde la entidad esbozó una rebelión contra el nuevo reglamento. (De más está decir que los primeros 20 del ranking no estaban presentes.)

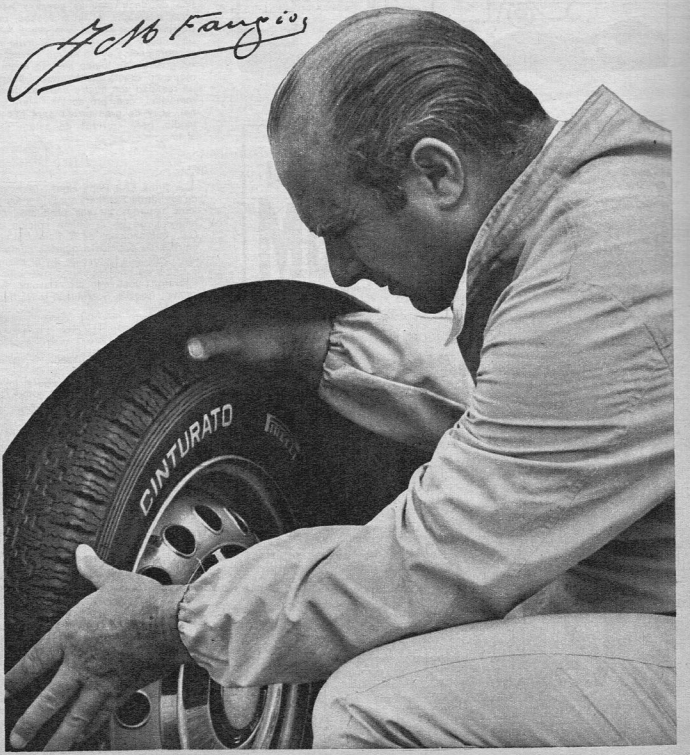
Fiat Concord sigue su marcha ascendente. La variada lista de sus productos tiene ahora un nuevo control previo al O.K. final. Se trata de la nueva pista de pruebas que fue inaugurada en la planta de Palomar recientemente.

Es una pista de hormigón, de seis metros de ancho y de 1.000 metros de extensión total en forma de triángulo rectángulo, con la recta mayor de 300 metros, dos curvas de 45 metros de radio y una de 55 metros de radio, todas peraltadas a 2,80 metros.

Anexo a este "circuito principal" hay otra pista más pequeña, de 300 metros, con todas las irregularidades posibles que se pueden encontrar en el uso diario del auto.

El día de la inauguración, "Larry" y Alfonso Marín con los respectivos autos con que corrieron el Gran Premio, estrenaron el circuito dando las vueltas iniciales. Para los suspicaces: ninguno de ellos se tragó el guard-rail de las curvas.

Cinturato
PIRELLI
Extraordinario



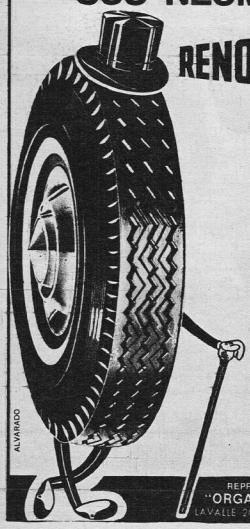
no asfaltamos,
pero los resultados son los mismos.

Porque fabricamos resortes y elásticos de suspensión que convierten el peor camino en la mejor carretera. Proteja su automóvil y hágalo más confortable con la suavidad de marcha que le brinda Hoesch.

ELASTICOS Y RESORTES DE SUSPENSION

HOESCH

VISTA "DE GALA" SUS NEUMATICOS!



RENOVAGOM

Industria Argentina

PRODUCTO UNICO EN EL PAIS DE FORMULA JAPONESA

- **RENOVAGOM** otorga a sus cubiertas brillo de nuevas; resistencia al barro y tierras gredosas, evitando el resquebrajamiento de la goma y prolongando su vida útil.
- **RENOVAGOM** impregna y cubre todo tipo de recauchutajes, mejorando así la presentación y valorización de su coche. Renueva alfombras, lonas, botas de goma, capotas, etc. Su aplicación es sencillísima.
- **RENOVAGOM** viene en envases de 750 c.c. (suficiente para 6 cubiertas y 1 juego completo de alfombras). Cada aplicación dura 6 meses.

USE "RENOVAGOM" Y TENDRA LA SOLUCION!

ALVARADO

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS
"ORGANIZACION RIVADAVIA"
LAVALLE 2016 • P. C. • Tel. 45 8549 • CAPITAL

CONFIDENCIAL

La Asociación Cooperadora de la Escuela Nº 10 de Munro, ha organizado para el día 4 del mes próximo, una competencia de regularidad para 2da. y 3ª categoría y debutantes. El recorrido será: Munro-Capitán Sarmiento-Munro y se han instituido premios valiosos para los ganadores. La Asociación Cooperadora de la Escuela Nº 10 invita a participar a todos los regularistas, en especial a los de las zonas de Munro, Florida y Carapachay. La prueba será fiscalizada por la Escudería Norte de Vicente López.

Hace dos semanas hablamos con Fangio. Y sus afirmaciones aparecieron en CORSA en la nota sobre la Temporada. Según ellas el quíntuple campeón viajaba a Europa con el único fin de asistir a la Bienal de Automovilismo en Viena, pero sin ninguna relación con la Temporada y la contratación de los pilotos, cosa de la que se ocupaba el escribano Ghezzi, según corroborábamos luego en el ámbito del ACA.

Sin embargo en el transcurso de la semana pasada numerosos cables ocuparon casi diariamente la atención de todos relatando los desplazamientos de Fangio por los diferentes países europeos para contratar a todo el mundo que vendrá en el próximo verano. Aun cuando no se puede confiar excesivamente en los escuetos cables que vienen del exterior, s indudable que que se sigue con la inexplicable práctica de decir algunas cosas y hacer otras diferentes. Al fin y al cabo, todo parece indicar que la Temporada fuese un suceso internacional de inmensas proporciones y sobre el que corresponde guardar un lógico secreto hasta el momento exacto del comienzo, cuando en realidad son cuatro carreras de automóviles, con proyección internacional, sí, y de gran ayuda para nuestro medio, pero carreras de automóviles, al fin.

La firma FAS Pepa Hnos., fabricante de los filtros Fasfilter, agasajó a los pilotos usuarios de sus productos que intervinieron en la última edición del G.P. Internacional de Turismo, e hizo entrega de premios a quienes cumplieron destacada actuación en el mismo.

Entre los que recibieron distinciones figuraron: José Migliore, Osvaldo Rolf Juchet, Rogelio Scaramella y Norberto Castañón.

El viernes próximo pasado se realizó en el Círculo Lomas, de la ciudad de Lomas de Zamora, un agasajo al joven volante Héctor Baticci con motivo de su debut en TC que se produjo en las 500 millas mercedinas.

Baticci ocupó en la citada prueba el 26º lugar y su actuación fue por demás llamativa. Las huestes sureñas quedaron muy conformes con la performance del "pollo" local y así se lo expresaron. El homenaje, que contó con una concurrencia muy numerosa, se hizo extensivo también a su acompañante García.

Mundo insólito sí, es una serie de televisión, pero también es el mundo en que vive el popular gaucho del TC Ricardo Sauze. Hace unos días tuvimos oportunidad de verlo salir del Automóvil Club y acercarse a un Peugeot 404 en el cual probó todo un manojo de llaves sin lograr su cometido (abrir la puerta). Luego de proferir algunos improperios irreproducibles se dirigió tres coches más adelante de la misma fila y subiendo a un coche de la misma marca se alejó moviendo la boca a 6.000 rev/min . . .

CORREO CORSA

LAS GENERALES DE LA LEY

No sabemos si es casualidad, pero periódicamente recibimos olas de cartas con consultas sobre un mismo tema. Aprovechamos para contestar a muchos lectores que, últimamente, nos han hecho las mismas preguntas.

Los números atrasados no se envían más gratuitamente: la demanda superó las existencias. Diríjanse a Ryela, Piedras 113, Capital.

La Comisión Deportiva de Concesionarios GM tiene su sede en Avenida de Mayo 570, 1er. piso, teléfonos 33-0729 y 34-7978. Pero atención, que pronto se mudan. Su similar de Concesionarios Ford está en W. Villafañe 40, teléfono 26-0061. Ambas en Capital.

Un diferencial autoblocante es, someramente, un dispositivo que, además de permitir el giro de las ruedas motrices a diferente velocidad en una trayectoria curva, provee potencia a una de las ruedas cuando la otra queda girando en vacío. Esto es útil en la nieve, el barro y en todos los casos en que, accidentalmente, una de las ruedas motrices quede "en el aire" y además para virar rápido acelerando y contar con una distribución pareja de potencia en ambas ruedas.

No sabemos cómo se pueden conseguir las rifas del auto de Loeffel.

Lamentablemente no prestamos servicio fotográfico, de manera que nos resulta imposible complacer a quienes nos piden fotos autografiadas de tal o cual volante. Con las direcciones ocurre algo parecido: no damos la dirección de los corredores, pero les avisamos cuando recibimos algo para ellos.

La redacción de la revista se compone de muchas personas y casualmente todas (con una sola excepción, que mantenemos en secreto) son fanáticos aficionados al quehacer deportivo y mecánico. Como Uds. saben, donde hay tres corsas hay cuatro opiniones, de manera que es algo difícil que haya unanimidad de criterio. Sobre todo, en cuanto a preferencias de marcas. No, señores, CORSA no es Chevroletista, ni Fordista, ni Valiantista, ni Tornadista. Puede ser que dentro de la redacción haya quien tenga sus preferencias, pero esto no se trasluce en las páginas de CORSA. Claro, todos tenemos nuestro corazoncito.

En lo referente a velocidades máximas, no creemos que sea conducente discutir en cuanto a las posibilidades de uno y otro coche. Ya ven, Casé no

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

tiene el auto más veloz y ha ganado carreras. El más rápido es, en la actualidad, el Chevy II de Cupeiro-González. Pero un auto puede ir a distintas carreras con diferentes cubiertas, multiplicaciones de caja y puente trasero y muchos detalles más que adecuan la velocidad máxima al tipo de competencia a disputar. Por ello, a veces puede haber diferencias al cronometrar un mismo vehículo en distintos escenarios.

Para todos los que nos solicitan manuales, les aconsejamos dirigirse al señor Mario Vagani, Cangallo 3045 - Dto. 13, Capital. TE: 87-3858.

TC CON RELACIONES

del soldado c/45 M. A. Arrarás, Dest. Exp. CBI 101 L - Toay, La Pampa.

Las preguntas son éstas:

1) ¿Qué significa la relación en la caja de velocidades de un automóvil?

2) ¿Qué significan los números en que se expresa esa relación?

3) ¿Aproximadamente cuánto dinero se necesita para adquirir un TC e hacerlo?

4) ¿Qué es necesario para iniciarse en carreras TC?

5) ¿Qué velocidad se necesita para estar "prendido"?

1) Es la relación que existe entre los engranajes que se conectan en cada marcha, expresada en función de cantidad de dientes o más comúnmente, de las vueltas que da cada engranaje, con relación al otro con el cual está conectado.

2) Esos números expresan cuántas vueltas dan la entrada y la salida de caja en cada marcha. Así, en directa, se expresa la relación como de uno a uno (1:1) o sea una vuelta de árbol de mando por cada vuelta de motor. Si en primera la relación es de 3,5:1, significa que cada tres vueltas y media del motor, dará una vuelta el eje de salida de la caja.

3) Depende de sus pretensiones. Hay una diferencia muy grande entre dos carburadores de distinta marca para un mismo motor y lo mismo ocurre con todos los elementos que Ud. va a usar. De todas maneras, la suma va a ser millonaria.

4) Un auto, coraje y guita.

5) Para estar "prendido" tiene que andar en los 210 km/h. Claro está que depende de la frecuencia con que se corra y el tipo de carrera en que intervenga.

HP Y REV/MIN

de Ricardo Fuentes, La Plata, BA.

...si por favor me pueden informar a qué régimen tiene el Fiat 1500 C el par motor y la potencia máxima.

R.: El motor del 1500 entrega 80 HP (SAE) a 5.200 rev/min y el par motor máximo se presenta a las 3.200 rev/min con un valor de 12 mkg.

BANCADAS

de Escuderia Patoruzú, Esperanza, Santa Fe.

1) Tenemos un grave problema, nuestro Peugeot 404 es del modelo 1964 con sólo tres bancadas y no encontramos el repuesto legítimo para agregarle dos más y poner el coche "al día". No consiguiendo la del 404, ¿podemos adaptar la de otro coche, por ejemplo del Chevrolet Super, que también tiene los cilindros en línea?

2) ¿Cuántas bancadas tienen el motor Falcon 6, el Fiat 1500, el Renault 1093, el F-100 y el Wankel-NSU?

R.: No va a conseguir el repuesto en ninguna parte, está todo trustificado. En cambio, le será fácil obtener compresión y chispas de bujía importadas, pero fíjese que no sean falsificadas, pues el mercado está inundado de fraudes. Las mejores son las originales, francesas, fácilmente reconocibles por el León Peugeot en el envase de cartón.

2) El Falcon tiene cuatro bancadas; el 1500, tres; el 1093, tres; el F-100, cinco y el Wankel (de un solo rotor) dos bancadas.

TORNADO JET

de Alberto Ruben Coronel, Ramos Mejía

La finalidad de esta carta es la de que me aclaren los siguientes puntos:

1) ¿Es verdad que el motor Tornado Jet es el de mayor carrera de pistón de los automotores fabricados en serie en el mundo?

2) ¿Es una desventaja un motor de larga carrera?

3) ¿Es cierto que Rubén Roux está preparando un Tornado para correr en TC?

4) ¿Se fabrica aún el Tornado en Estados Unidos?

R.: 1) Podemos afirmar que de los fabricados en el país sí es el de mayor carrera.

2) Refiriéndose exclusivamente a motores de competición podemos decirle que representa una evidente desventaja, pues se gira a menos rev/min. Su ven-

6 GRANDES PREMIOS

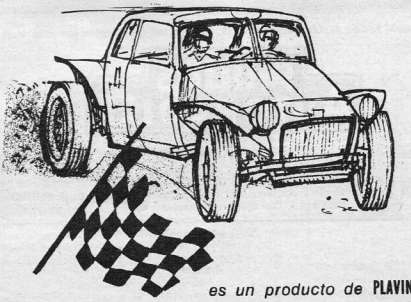
PLAVINTEX

PARA LOS GANADORES DE CADA ETAPA DEL GRAN PREMIO TURISMO CARRETERA 1966

PLAVINIL ARGENTINA S.A.I.C., fabricantes de las afamadas telas plásticas PLAVINTEX para tapizados premiarán al triunfador de cada etapa con

$ 75.000.-

Triunfe Ud. también con su automóvil! Revitapícelo en un DOS por TRES con PLAVINTEX, y los asientos y paneles relucirán inalterables, siempre limpios y como nuevos.



es un producto de PLAVINIL ARGENTINA S.A.I.C.

taja es poseer un mayor par que le permite una mejor aceleración.

3) Roux fue el piloto elegido por IKA para colocar el primer Tornado en su auto, pero luego lo corrió Malnatti. Para el año que viene puede ser.

4) El motor Tornado se dejó de fabricar el año pasado en Estados Unidos.

DETALLES

de Saúl J. Pirloni, Gral. O'Brien - Prov. de Bs. Aires

¿Qué diferencia tiene el motor del F-100 con respecto al del F-600?

R.: Básicamente es el mismo motor. El F-100 está equipado con el 292 de trabajo liviano y el F-600 con el 292 de trabajo pesado. Las diferencias con respecto al F-100 son: asientos postizos de válvulas de escape, dispositivo que hace girar las válvulas de escape cuando funciona el motor y cadena de distribución de doble hilera de rodillos.

CHEVROLET DURO

de Fernando Dagum, Marcos Paz 651, Tucumán

...y quisiera saber: 1) Si es conveniente que lo manejen, durante el ablande, tres o cuatro personas o es preferible que lo haga el mismo conductor.

2) Consumo, velocidad máxima, velocidades en cada marcha, del Chevrolet Super 1966.

R.: El problema no reside en la cantidad de personas que intervengan durante el asentamiento sino que es prácticamente imposible que todas esas personas manejen igual. No lo piquen, no mantengan mucho la velocidad (ni alta ni baja), pues lo que más perjudica al motor en ablande es la velocidad sostenida. Usen mucho la caja y recuerden que no sólo el motor necesita asentamiento sino todo el auto. Hasta las cubiertas, que tienen un período de rodaje de 1000 km durante el cual es preferible acordarse de ellas en pozos y frenadas. Un impacto contra un borde filoso o un objeto puntiagudo puede causar el estiramiento de las telas y es difícil que luego vuelvan todas a su forma primitiva, pudiendo quedar resentidas y delimitar un "punto débil" en el futuro.

2) Los resultados obtenidos por el Test de PARABRISAS fueron los siguientes: Consumo en ruta: a 40 km/h, 9,7 km/l.; a 80 km/h, 8,4 km/l.; a 120 km/h, 5,5 km/l. En ciudad, 6,2 km/l. Velocidad máxima 162 km/h. Velocidad ideal en cada marcha, para aprovechar al máximo la aceleración: en 1ª: 50 km/h y en 2ª: 90 km/h.

PACTO ROTO

De Alberto Dutto, Alta Gracia.

Quisiera me aclarasen ciertas dudas que han dado lugar a discusiones entre mis compañeros de "cole". Aquí va la primera:

1) ¿Es verdad que entre la Ford Motor Company y General Motors existía un pacto por el cual ninguna de las dos fábricas debían producir autos de carrera? ¿Y que Ford violó ese pacto fabricando, por ejemplo, los Ford Cobra y los Mark II, triunfadores en Le Mans?

2) ¿Cuál es el piloto que en Turismo Carretera ganó más carreras en el curso de un año?

3) ¿Cuántos son los Ford F-100 y Chevrolet siete bancadas que actualmente compiten en Turismo Carretera y a partir de 1964 quién ganó más carreras, Ford o Chevrolet?

4) De los cuatro autos más grandes que se fabrican en el país —Ford, Chevrolet, Valiant y Rambler Tornado— ¿cuál de ellos tiene más HP y cuál es el más veloz?

R.: 1) Es verdad que existió un pacto entre "los tres grandes" norteamericanos y es verdad también que Ford fue el primero en participar en competencias y por lo tanto en violarlo. Luego fue Chrysler; en cambio, General Motors patrocina indirectamente la actuación del Chaparral, por ejemplo.

2) Emiliozzi ganó diez carreras en 1963 y 1964, Cupeiro nueve en 1965 y Juan Gálvez en 1960 y Bordeu en 1966 con ocho carreras.

3) En este número usted habrá encontrado la lista de aquellos competidores que participaron en más de diez carreras. Haga números. Chevrolet triunfó en 52 oportunidades y Ford en 34.

4) Le contestamos de acuerdo a los datos obtenidos por los testers de PARABRISAS mensual en los respectivos Road Tests.

Ford Futura	*116 HP*	*147*	*km/h*
Chevrolet Super ..	*125 HP*	*162*	*km/h*
Rambler Ambas. ..	*145 HP*	*155,2*	*km/h*
Valiant G. Turismo	*180 HP*	*162*	*km/h*

PHILIPS
símbolo universal de confianza

Viajando en alegre compañía

Larí, lará... Voy contento con mi AUTO-RADIO PHILIPS! Tengo noticias, escucho deportes, viajo con musica...

PHILIPS AUTORADIO

• Totalmente transistorizado • Compacto • Mínimo consumo; máxima potencia • Encendido instantáneo • Mayor alcance en cualquier zona • Mejor selectividad • Control de tono de 3 posiciones (grave, medio y agudo) • Equipado con capacitores para eliminar las interferencias • Pre-sintonía a botonera • Con antena telescópica.

Convenga con Philips Service la instalación garantizada de su Auto-Radio en el lugar que usted indique.

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad intelectual Nº 891657

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

POLLA CORSA

Esta es la POLLA CORSA. Aquí es donde el lector podrá demostrar todos sus conocimientos sobre Turismo Carretera, compitiendo con amigos cofrades de café y contertulios de taller tratando de acertar los resultados del 44º Gran Premio de TC.

En la columna de la extrema izquierda cada participante anotará su nombre llenando los casilleros subsiguientes de la línea con sus candidatos. Vale decir: Fulano de Tal ganador de la primera etapa, Mengano de Cual ganador de la segunda, y así hasta llegar hasta el último casillero de la derecha, que corresponde al candidato para convertirse en Campeón Argentino. La planilla deberá ser llenada antes de ser largado el Gran Premio.

En la línea inferior se irán anotando los ganadores de etapas reales, a medida que se vayan conociendo para ser contrastados con los pronósticos, otorgándose UN PUNTO por acierto.

Al terminar el Gran Premio se sumarán horizontalmente los puntos de cada participante, declarándose ganador al que haya reunido mayor cantidad. Esto, por supuesto, no es un concurso. Es un servicio más de Parabrisas CORSA en la ruta, es decir, en la oficina, o en las inmediaciones del receptor radial.

¡Buena suerte a todos, y a divertirse!

PARTICIPANTE		Ganador 1ª etapa	Ganador 2ª etapa	Ganador 3ª etapa	Ganador 4ª etapa	Ganador 5ª etapa	Ganador 6ª etapa	CLASIFICACION GENERAL 1º	2º	3º	4º	5º	Campeonato	TOTAL PUNTOS
1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														
17														

"Parabrisas" es información! Compruébelo una vez más en "Parabrisas"

Lea la mejor información para la compra de su automóvil en una extraordinaria nota que incluye: planes corrientes y especiales de financiacion, cancelación de la deuda, cálculos de intereses, seguros patentamiento y otros gastos, en todas las marcas y modelos.
Lea: "Teoría y práctica de la financiación de automotores"

Lea la más completa información sobre el Ford Falcon
Lea: "Cuadro clínico del Ford Falcon"

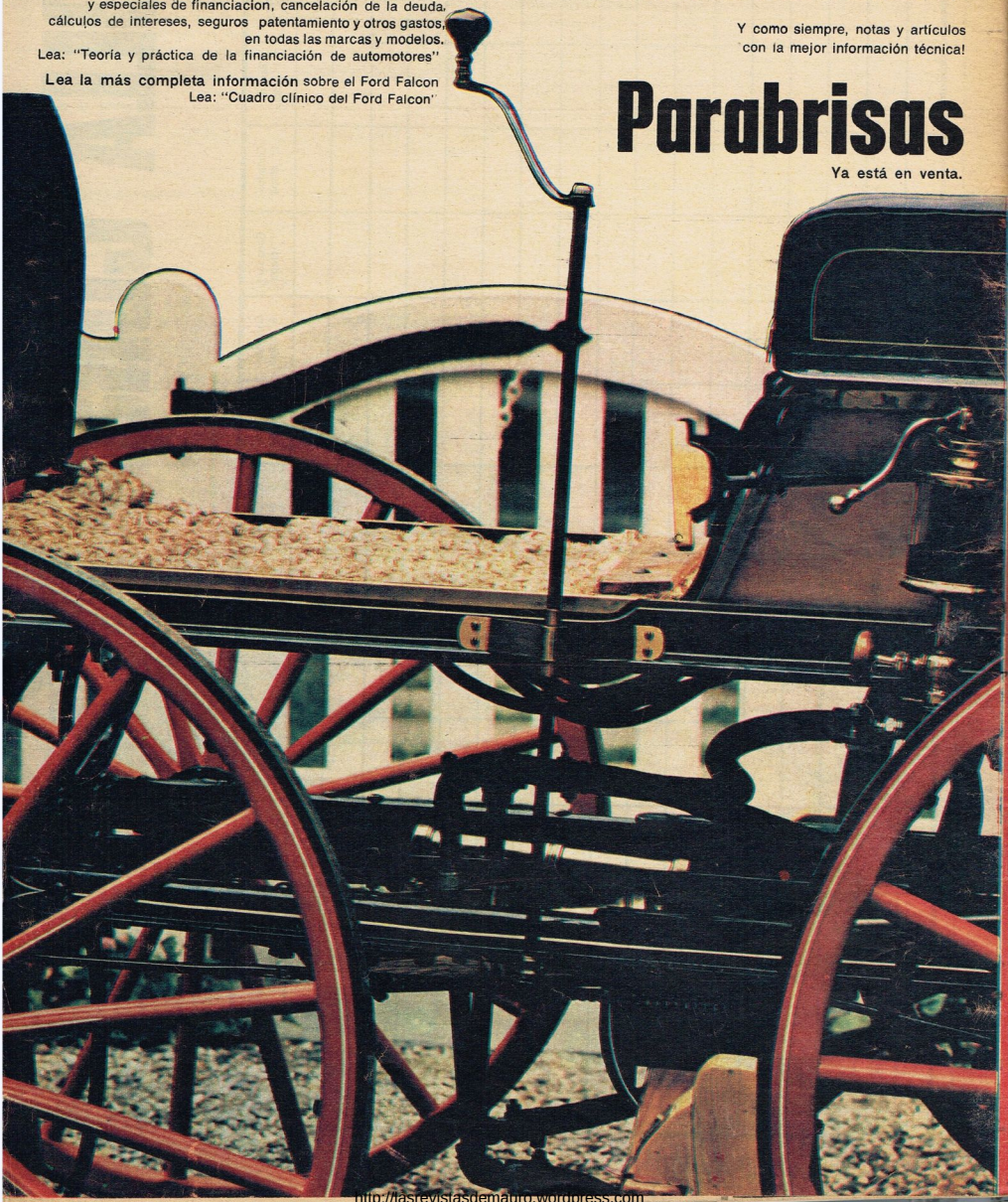
Lea la más precisa información turística sobre el Uruguay: hoja de ruta, mapas, hoteles, restaurantes, excursiones, etc.
Lea: "Turismo en el Uruguay".

Lea la más útil información para la temporada estival.
Lea: "Prepárese y prepare su coche para las vacaciones".

Y como siempre, notas y artículos con la mejor información técnica!

Parabrisas

Ya está en venta.



http://lasrevistasdemadro.wordpress.com